

SNCF RÉSEAU RAPPORT DE GESTION CONSOLIDÉ

IFRS – en millions d’euros
15-17, rue Jean-Philippe Rameau,
93418 La Plaine - Saint Denis

 SNCF-RESEAU.FR



ÉDITORIAL DE JACQUES RAPOPORT	8
1 SNCF RÉSEAU EN 2015	10
1.1 PRÉSENTATION DE L'ACTIVITÉ	10
1.2 FAITS MARQUANTS	10
1.2.1 Réforme du système ferroviaire : l'année de la mise en œuvre de nos organisations	10
1.2.2 État du réseau : un défi à relever au quotidien, le choix de la transparence	11
1.2.3 Priorité à la maintenance : une exigence et une mobilisation renouvelées	11
1.2.4 Activité commerciale : stagnation des trafics	12
1.2.5 Priorité à l'île-de-france	12
1.2.6 La politique RSE de SNCF Réseau	12
1.2.7 Test de valeur des actifs de l'UGT infrastructure	13
1.3 CHIFFRES CLÉS FINANCIERS ET EXTRA-FINANCIERS	14
1.4 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE	15
2 RÉSULTATS ET SITUATION FINANCIÈRE DU GROUPE	15
2.1 COMMENTAIRE GÉNÉRAL SUR LES RÉSULTATS 2015	15
2.1.1 Comparabilité des comptes	15
2.1.2 Le chiffre d'affaires	15
2.1.3 La marge opérationnelle et le résultat opérationnel courant	15
2.1.4 Résultat financier	16
2.1.5 Résultat net avant impôts	16
2.2 ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DE L'ENTREPRISE	16
2.2.1 Activité commerciale : améliorer l'accès au réseau	16
2.2.2 Exploitation du réseau : les enjeux de sécurité et régularité	17
2.2.3 Maintenance du réseau : sécurité et innovation	17
2.2.4 Activité foncière-immobilière	17
2.3 INVESTISSEMENTS	18
2.3.1 Investissements de renouvellement et performance	18
2.3.2 Mises en conformité du réseau	19
2.3.3 Développement du réseau	19
2.4 ENDETTEMENT NET ET FINANCEMENT	19
2.4.1 Gestion des financements et des placements	19
2.4.2 Gestion des risques de marché	20
2.5 RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ÉTAT	20
2.5.1 Concours publics relatifs aux investissements sur le réseau	20
2.5.2 Responsabilité fiscale	20
2.5.3 Requalification d'une partie de la dette de SNCF Réseau	21
2.6 VOLET SOCIAL	21
2.6.1 Effectifs	21
2.6.2 Formation	21
2.6.3 Relations sociales	21
2.6.4 Rémunération & intéressement	21
2.7 ENJEUX ET PERSPECTIVES	21

3 GOUVERNANCE ET TYPOLOGIE DES RISQUES	22
3.1 GOUVERNANCE	22
3.1.1 Le conseil d'administration	22
3.1.2 La commission des marchés et des achats, et les comités spécialisés	23
3.1.3 Le président du conseil d'administration	24
3.1.4 Rémunération des dirigeants	24
3.1.5 La direction générale et l'organisation générale de l'entreprise	24
3.2 FACTEURS DE RISQUES	25
3.2.1 Risques financiers/de marché	25
3.2.2 Risques opérationnels	25
3.3 POLICES D'ASSURANCE	25
4 RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE DE L'ENTREPRISE	26
4.1 GOUVERNANCE ET PILOTAGE	26
4.2 DIALOGUE AVEC LES PARTIES PRENANTES	26
4.3 LA POLITIQUE RSE DE SNCF RÉSEAU	28
4.3.1 Enjeu n°1 : assurer un haut niveau de sécurité sur le réseau, contribuant à la sécurité du système ferroviaire	28
- 4.3.1.1 Assurer notre production en toute sécurité	28
- 4.3.1.2 Offrir un réseau sûr aux entreprises ferroviaires	28
- 4.3.1.3 Protéger les tiers des circulations ferroviaires	28
- 4.3.1.4 Sécuriser nos infrastructures face au changement climatique	29

4.3.2	Enjeu n°2 :	
	réduire notre empreinte écologique	
	et consolider nos atouts environnementaux	29
- 4.3.2.1	Optimiser les ressources et valoriser les matières	
	dans le cadre de la démarche d'économie circulaire	29
- 4.3.2.2	Minimiser l'empreinte des activités sur l'eau,	
	l'air et les sols, et maîtriser les rejets	30
- 4.3.2.3	Faire de chaque collaborateur un acteur contributeur d'une	
	excellence environnementale	30
- 4.3.2.4	Respecter les équilibres des écosystèmes naturels	
	en tant que bien commun	30
- 4.3.2.5	Réduire nos émissions de gaz à effet de serre	
	et améliorer notre efficacité énergétique	31
4.3.3	Enjeu n°3 : améliorer la performance sociale	32
- 4.3.3.1	Développer le capital humain	
	grâce à une politique de l'emploi pérenne	32
- 4.3.3.2	Favoriser l'accès des femmes à tous les emplois	
	et lutter contre les discriminations	33
- 4.3.3.3	Garantir le bien-être au travail de chacun	33
- 4.3.3.4	Aménagement du temps de travail	34
4.3.4	Enjeu n°4 : renforcer notre implication territoriale	35
- 4.3.4.1	Inscrire le dialogue territorial au cœur de nos pratiques	36
- 4.3.4.2	Contribuer activement au développement	
	économique et social des territoires,	
	à travers l'achat solidaire et les PME	36
- 4.3.4.3	Prévenir et réduire le bruit ferroviaire	37
4.4	MÉTHODOLOGIE DU REPORTING EXTRA FINANCIER	37

ÉDITORIAL DE JACQUES RAPOPORT

Il est difficile d'évoquer 2015 sans penser d'abord aux victimes de l'accident de la rame d'essai survenu à Eckwersheim. Pour elles et pour tous les collaborateurs de l'entreprise, notre devoir est de tout faire pour que les différentes causes de l'accident soient identifiées. Ce drame, qui n'aurait jamais dû arriver, montre qu'en matière de sécurité, rien n'est jamais acquis. C'est au contraire un combat qui doit être mené avec humilité chaque jour, en toutes circonstances et à tous niveaux.

Ce que nous venons de vivre ne doit cependant pas occulter le travail accompli en 2015 par toutes les équipes de l'entreprise.

En 2015, SNCF Réseau est devenu le Gestionnaire d'Infrastructure Unifié du Réseau Ferré National (RFN) au sein du Groupe public ferroviaire SNCF. Le premier budget de SNCF Réseau approuvé par le Conseil d'Administration du 17 décembre 2014 a fixé les priorités d'actions et les moyens nécessaires pour les réaliser :

- Priorité à la sécurité
- Priorité à la maintenance et à la régénération du réseau structurant
- Priorité à l'Île-de-France
- Une politique industrielle plus performante basée sur des partenariats en croissance et sur l'innovation
- Un effort continu de performance économique
- L'encadrement opérationnel au cœur de notre organisation
- Une gestion des compétences professionnelles adaptée aux besoins industriels.

Ces objectifs industriels et financiers s'inscrivent dans le cadre plus large de la Responsabilité Sociétale de l'Entreprise (RSE) qui construit la modernisation responsable.

L'année 2015 est la première année de mise en œuvre de Réseau 2020, plan stratégique à 10 ans de SNCF Réseau qui prévoit d'accroître régulièrement le volume de régénération du réseau. Les investissements pour la sécurité, plus que jamais priorité absolue du Groupe, ont été renforcés, par exemple à travers le programme Excellence Sécurité PRISME. Ces actions seront poursuivies. VIGIRAIL prévoit ainsi le renouvellement de

450 aiguillages en 2016 (avant d'atteindre le cap de 500 en 2017) après 409 en 2015 et 363 en 2014. L'utilisation des nouvelles technologies (Outils nomade, train surveillance, wagon SIM) facilite la surveillance du réseau. La sécurité reposera toujours sur la qualité des organisations et les compétences des agents, mais aussi sur un outil industriel modernisé.

Les ambitions de l'année 2015 sont atteintes

Nous avons mené à bien l'intégralité du programme de modernisation du réseau prévu pour 2015, dont les objectifs étaient pourtant très ambitieux, avec 2 665 M€ consacrés à la régénération du réseau existant, en augmentation de 3% par rapport à 2014. Le nombre de km de voies renouvelées (GOPEQ) se maintient au niveau de 1000 en 2015 (comme en 2014). En outre, le programme d'entretien courant a été strictement respecté. Plusieurs réalisations ont permis d'améliorer la performance de la gestion des circulations, avec notamment les mises en service de la Commande Centralisée du Réseau (CCR) Lorraine, du prototype de la V8 de MISTRAL et de la télécommande de la plaine d'Alsace depuis le Poste d'Aiguillage Informatisé de Strasbourg, tandis que de nouvelles lignes ont été mises en service comme Sorgues-Carpentras, Nantes-Pornic et Nantes-Saint Gilles Croix de vie ou le contournement fret de Lille.

Enfin, les grands projets de lignes nouvelles Bretagne Pays de Loire, Contournement de Nîmes / Montpellier et Sud Europe Atlantique (SEA) se poursuivent conformément aux plannings. La mise en service de la Ligne à Grande Vitesse Est Européenne 2^e phase interviendra le 3 juillet 2016.

En Île-de-France, 925 M€ d'investissements ont été réalisés en 2015, dont plus de 500 M€ consacrés au renouvellement du réseau francilien. SNCF Réseau a ainsi traité 151 appareils de voie, après 146 en 2014, et renouvelé 123 km de voies, contre 112 l'année passée. Les travaux d'Eole au-delà d'Hausmann Saint Lazare ont commencé et le Gouvernement a confirmé son prolongement à l'Ouest. La nouvelle gare Rosa Parks a également été mise en service en décembre 2015 à Paris sur la ligne E. Cette intensification du plan de fiabilité en Île-de-France a ainsi permis de renforcer l'entretien des installations les plus sensibles pour la régularité des trains (rails, caténaires, végétation des abords, etc).

Les projets de développement régionaux et de renouvellement ont connu un avancement des travaux très satisfaisant en 2015, dont des travaux en suite rapide réalisés à 100 % des objectifs.

Mais des difficultés persistent

L'irrégularité du fait de SNCF Réseau augmente de 5% par rapport à l'an dernier. L'analyse que nous en faisons est simple : les efforts de l'ensemble des personnels mobilisés jour et nuit pour intervenir et leur réactivité qui s'améliore sont insuffisants pour compenser l'augmentation des incidents, en particulier en signalisation, conséquences d'installations vieillissantes notamment en zones denses.

La situation économique morose, une concurrence intermodale nouvelle et la médiocre performance du Réseau pèsent sur le volume des trafics qui stagnent cette année (-0,5% en trains.km).

Tous les moyens sont mobilisés

Pour réussir l'année 2015 mais surtout pour préparer les années suivantes, nous avons entamé la mobilisation de tous les moyens du monde ferroviaire, avec notamment plus de 2 200 recrutements sur l'année. En outre, une forte dynamique managériale a été enclenchée avec deux objectifs fondamentaux : d'une part donner du temps à l'encadrement opérationnel pour ses missions d'encadrement, gage de sens, de cohésion et d'efficacité ; d'autre part positionner les fonctions transverses en soutien et en conseil auprès des fonctions opérationnelles, en respectant le primat de la ligne de management.

En 2015, les partenariats industriels ont été renforcés pour assurer la production, mais aussi pour faire face au défi que représente l'augmentation du volume de travaux dans les années à venir. Cette politique de partenariats industriels, adossée à une vision de long terme de nos besoins, est un levier essentiel de réduction des coûts. Le contrat signé avec Tata Steel pour la fourniture de rail pour les sept années à venir est à cet égard emblématique : baisse du coût de plus de 5% avec un accroissement de la production en France. Au total, la performance achat nous permet d'économiser 335 M€ sur l'ensemble de nos dépenses, qui ont été réinvestis dans l'amélioration du Réseau.

Enfin, l'innovation dans les méthodes industrielles vise à améliorer la sécurité, la qualité et la performance économique du mode ferroviaire, avec la digitalisation des process (gestion des circulations, gestion des capacités, gestion de la maintenance), la numérisation des référentiels, l'équipement des agents de terrain en outils numériques et le développement d'un internet des objets ferroviaires (capteurs de détection de mouvement, de température, etc.). SNCF Réseau finalise également un projet de surveillance par des drones équipés d'appareils de mesure. La productivité supplémentaire procurée par ces innovations, a ainsi permis la présence de près de 250 agents de plus sur le terrain par rapport à nos prévisions au budget. Ces ressources supplémentaires ont été redéployées sur l'entretien courant des installations, conformément à la priorité donnée à la maintenance.

La création du nouveau Groupe unifié s'accompagne d'un recalage technique de la valorisation de nos actifs.

La nouvelle trajectoire de SNCF Réseau prend en compte une trajectoire révisée notamment en termes de circulation des opérations ferroviaires (macro-économique, concurrence intermodale et intra-modale).

La valeur comptable des actifs de SNCF Réseau a été revue à la baisse, se traduisant par une dépréciation comptable de 9,6 Mds€.

Pour replacer cette dépréciation comptable dans son contexte, il faut tenir compte du fait que les normes IFRS ont vocation à retracer des perspectives de flux financiers dans une pure logique de profitabilité. Au cas particulier, SNCF Réseau, poursuit, comme tout gestionnaire de grande infrastructure publique, une finalité complémentaire majeure : créer de la valeur socio-économique globale sur des échelles de temps longues.

1 SNCF RÉSEAU EN 2015

1.1 PRÉSENTATION DE L'ACTIVITÉ

A compter du 1^{er} juillet 2015, suite à la loi sur la réforme ferroviaire promulguée le 4 août 2014, SNCF Réseau regroupe en un seul établissement public les équipes de Réseau Ferré de France et celles de la branche Infrastructure de la SNCF (Infra et Direction de la Circulation Ferroviaire), au sein du groupe SNCF.

Au sein de SNCF, groupe public ferroviaire, l'un des premiers groupes mondiaux de mobilité et de logistique, SNCF Réseau gère, maintient, développe et commercialise les services offerts par le Réseau Ferré National. Il est le garant de la sécurité et de la performance de 30 000 km de lignes, dont 2000 de Lignes à Grande Vitesse. Il est le garant de l'accès au réseau et aux infrastructures de services pour ses clients dans des conditions transparentes et non discriminatoires: 26 entreprises ferroviaires circulent sur le Réseau et 12 autres entreprises, appelées candidats (opérateurs de transport combiné, ports, etc.), commandent des sillons qu'elles confient ensuite à l'entreprise ferroviaire de leur choix.

Il est l'interlocuteur des Autorités Organisatrices des transports et de l'Etat pour tous les projets de développement du Réseau Ferroviaire régionaux et nationaux qu'il porte et conduit.

Par ailleurs, ses filiales sont présentes sur les activités suivantes:

— SFERIS, société de prestation de travaux et d'accompagnement des chantiers en France, détenue à 100% par SNCF Réseau

— EURAILSCOUT BV, société d'inspection et analyses embarquées des voies ferrées, détenue à 50% par SNCF Réseau

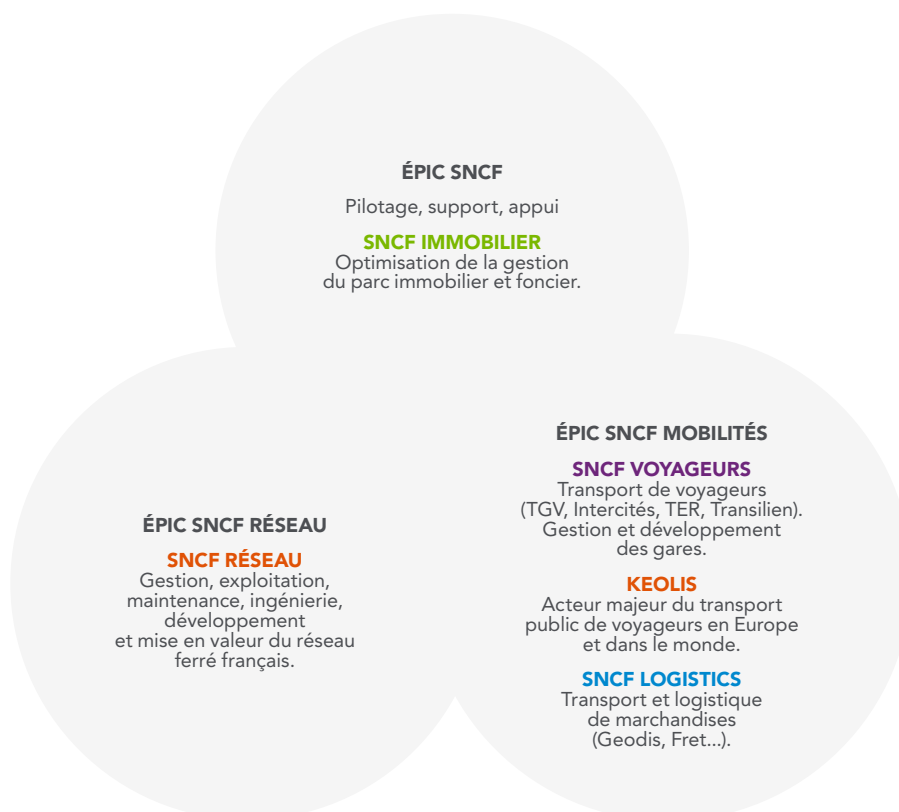
— CDG Express Etudes, projet de liaison ferroviaire en France, entre la gare de l'Est à Paris et l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle, est consolidée en application des règles applicables aux «Activités conjointes» (IFRS 11).

1.2 FAITS MARQUANTS

1.2.1 Réforme du système ferroviaire: l'année de la mise en œuvre de nos organisations

Présentée le 15 juillet 2015 à Saint-Denis par le président du conseil de surveillance de SNCF, Frédéric Saint-Geours, et les deux présidents de Mobilités et Réseau Guillaume Pépy et Jacques Rapoport, en présence du Premier Ministre, Manuel Valls, la nouvelle organisation du groupe SNCF intègre l'opérateur de transports et le gestionnaire des infrastructures et du réseau. Cette réforme «donne naissance à une SNCF plus économique, plus efficace et plus simple», a résumé au cours de son allocution le Premier Ministre.

Ainsi, trois établissements publics indissociables, SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités constituent le groupe public ferroviaire (GPF).



SNCF Réseau est organisé autour de 4 métiers :

- Accès au réseau : Gestion de l'accès au réseau dans le respect des fonctions essentielles ;
- Circulation : Gestion des circulations ferroviaires ;
- Maintenance et travaux : Maintenance du réseau, sécurité opérationnelle ;
- Ingénierie et projets : Prestations d'ingénierie, de maîtrise d'ouvrage déléguée, de maîtrise d'œuvre et de logistique chantier, en France et à l'étranger ;

Direction Générale Ile-de-France : sur le territoire de l'Ile-de-France elle regroupe la Circulation, Maintenance et Travaux, Ingénierie et Projet sous l'autorité d'un Directeur Général, afin de répondre aux spécificités de cette zone ferroviaire hyper dense.

Par ailleurs, onze directions territoriales, directement rattachées au Secrétariat Général, assurent sur leur territoire respectif la représentation institutionnelle de l'entreprise auprès des partenaires locaux, notamment les autorités organisatrices de transport, sous le pilotage des directeurs généraux adjoints.

Le pilotage financier du système ferroviaire est renforcé.

Ainsi, SNCF Réseau contractualise avec l'État ses objectifs, les moyens et les résultats attendus. Ce contrat d'une durée de dix ans, actualisé tous les trois ans, détermine en particulier la trajectoire financière de l'entreprise ainsi que les mesures correctives afférentes. La loi acte l'objectif de couverture du coût complet du réseau dans un délai de 10 ans à compter de l'entrée en vigueur du premier contrat entre SNCF Réseau et l'État. Au 31/12/2015, ce contrat est en cours de négociation avec l'Etat.

Dans la perspective de réduction de l'endettement du système, la maîtrise des coûts du réseau constitue un des principaux objectifs de SNCF Réseau, décliné selon quatre axes :

- La priorité sera donnée à la rénovation du réseau structurant existant. Elle sera financée par une diminution des dépenses consacrées aux projets de développement.
- Le regroupement au sein de SNCF Réseau, gestionnaire d'infrastructures de plein exercice, de RFF, SNCF Infra et de la DCF, permet de mettre en œuvre des programmes d'économies, qui reposent sur les trois principaux leviers suivants :
 - La performance achat avec la mise en commun des capacités de négociation et l'optimisation de l'ensemble des pratiques achats, à partir des besoins d'achats pluriannuels issus de la trajectoire qui permettent de négocier des contrats longs avec nos fournisseurs et d'obtenir de meilleurs prix,
 - La performance liée à la production : gains de productivité des plans de performance, potentiellement liés à des investissements additionnels,
 - Les synergies : gains issus du rapprochement des structures au sein du GIU, de la gestion unifiée et simplifiée des programmes industriels, et de la suppression des interfaces contractuelles.

1.2.2 Etat du réseau : un défi à relever au quotidien, le choix de la transparence

En termes de sécurité, le système ferroviaire français est parmi les meilleurs en Europe mais cette position est fragile car le réseau continue de vieillir, ce qui entraîne des mesures de limitations de vitesse, voire interruption des circulations sur certaines lignes. En 2015, quatre nouveaux rapports ont une

nouvelle fois mis en évidence le vieillissement du réseau et la nécessité de mettre en œuvre des moyens supplémentaires pour inverser cette tendance :

- Le nouveau rapport de l'EPSF phase 2 sur la « campagne d'audits infrastructure »
- Le rapport Ligeron sur « l'analyse des facteurs humains et organisationnels mis en jeu dans 4 événements ferroviaires récents »
- Le rapport d'enquête technique du BEATT sur le déraillement du train Intercités en juillet 2013 à Brétigny-sur-Orge.
- Le rapport du Comité international d'experts sécurité « Pour une nouvelle étape dans le management de la sécurité de SNCF ».

SNCF Réseau a donc décidé la **sévérisation de ses règles de maintenance** et réaffirmé la nécessité d'un haut niveau de sécurité, fil conducteur des politiques d'entretien et de régénération.

1.2.3 Priorité à la maintenance : une exigence et une mobilisation renouvelées

La maintenance du réseau recouvre les opérations de renouvellement des composants ou d'un ensemble, et les missions d'entretien courant réalisées au fil de l'eau, tout au long de l'année, en fonction des périodicités propres à chaque opération (surveillance, opérations d'entretien préventif et correctif). L'effort de renouvellement engagé à partir de 2008 est maintenu en 2015. Toutefois, tant que le processus de vieillissement n'aura pas été stoppé et inversé, les **besoins de surveillance et de maintenance** conditionnelle du réseau demeureront très élevés. Malgré le développement des dispositifs de surveillance technique, les investigations humaines restent nécessaires et exigent la mobilisation des équipes et de l'encadrement de SNCF Réseau.

En 2015, SNCF Réseau a renouvelé 1014 kms de voie et 409 appareils de voie. L'effort d'entretien courant a augmenté avec en particulier un renforcement des visites sur les installations de signalisation et des tournées de surveillance des appareils de voie. Cela a permis la correction des défauts des installations dans les meilleurs délais et conditions.

Le programme initial d'entretien courant est respecté en 2015. Certains événements climatiques (en particulier les inondations de l'automne en région Provence Alpes Côtes d'Azur) ont conduit à privilégier la remise en état des installations au détriment des opérations d'entretien préventif.

Pour soutenir le niveau d'activité élevé de l'année 2015 en travaux de régénération et en opérations d'entretien courant, SNCF Réseau s'appuie sur une démarche interne d'efficacité de la production appelée SPI (Système de Production Infra). Elle consiste à déployer les méthodes de lean management dans les établissements de production de l'entretien et des travaux du réseau. Elle met l'accent sur une meilleure planification, une meilleure utilisation des ressources de main d'œuvre et une rationalisation des niveaux de stocks, mais aussi sur le développement du réseau de sous-traitants.

La création de SNCF Réseau permet d'allonger la visibilité de la planification et de coordonner la politique d'axes avec la programmation à court terme des chantiers. Les outils de GMAO (Gestion de la Maintenance Assistée par Ordinateur) et le développement de la surveillance automatisée des installations permettront, grâce à une meilleure connaissance du patrimoine et du comportement des composants, d'améliorer le programme de maintenance.

1.2.4 Activité commerciale: stagnation des trafics

La situation économique difficile pèse sur l'activité de transport ferroviaire. Après une tenue correcte en début d'année, les trafics ont globalement enregistré une stagnation à partir du début de l'été et cette dernière s'est confirmée au fil des mois. Hors événements exceptionnels l'évolution des trafics est en baisse.

Seules les activités de voyageurs Transilien et Trains Express Régionaux (TER) ont vu leurs trafics progresser sur 2015 et ce dans des volumes faibles. Les entreprises ferroviaires alternatives (EFA) de fret ont vu leurs trafics également augmenter mais sans que cela ne compense totalement les pertes de trafic de FRET SNCF. Globalement, le trafic Fret marchandises a donc encore diminué en 2015.

Activités 2015/2014	Entreprises Ferroviaires	Evolution trafic TKM	
		TKM bruts	TKM retraités
Voyageurs		1,40%	-0,50%
	GL	-2,10%	-4,30%
	TAGV	0,50%	-1,30%
	TER	2,70%	0,60%
	Transilien	1,90%	0,10%
Fret		2,00%	-0,20%
	Fret Sncf	-0,80%	-2,80%
	Fret EFA	7,10%	4,60%
Autres		2,40%	0,40%
Total général		1,60%	-0,50%

Cette tendance à la stagnation des trafics risque de se poursuivre l'an prochain dans un contexte macroéconomique qui reste difficile et qui n'est pas très favorable au développement du mode ferroviaire du fait de la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques (ouverture des circulations de moyenne distance aux autocars) et de l'apparition du covoiturage notamment.

1.2.5 Priorité à l'Île-de-France

La zone dense d'Île-de-France est caractérisée par une concentration de trafics exceptionnelle: 40 % des circulations ferroviaires transportent 70 % des voyageurs sur seulement 10 % des lignes du Réseau Ferré National. Conformément à l'objectif de leadership en mass transit que s'est fixé le Groupe SNCF, SNCF Réseau a mis en place une organisation spécifique en Île-de-France afin d'assurer la priorité aux transports du quotidien.

En 2015, l'entreprise s'est attachée à poursuivre la **remise à niveau du réseau francilien**. L'accroissement du plan de fiabilité en Île-de-France a permis de renforcer l'entretien des installations les plus sensibles pour la régularité des trains (rails, caténaires, végétation des abords, etc.). En 2015, près de 500 M€ ont été consacrés au renouvellement du réseau francilien, dans la continuité de l'effort d'investissement en 2014. SNCF Réseau a ainsi traité 151 appareils de voie dans le cadre du programme Vigirail, après 146 en 2014, et renouvelé 123km de voies, contre 112 l'année passée. Les équipes d'Île-de-France ont également poursuivi la modernisation de plusieurs postes de signalisation dont la mise en service courant 2017 contribuera à améliorer la régularité des trains.

L'année 2015 a été marquée par l'ouverture de la gare de Rosa Parks sur la ligne E du RER, au cœur d'un projet d'urbanisation majeur du XIX^e arrondissement de Paris. SNCF Réseau a poursuivi les travaux sur la Tangentielle Légère Nord entre Épinay-sur-Seine et le Bourget avec la pose des équipements ferroviaires et les aménagements des abords, en vue de la mise en service de la ligne début 2017.

Dans ce contexte de fort accroissement des travaux sur le réseau francilien, SNCF Réseau s'attache à préserver au mieux la régularité des trains, tout en maintenant un haut niveau de sécurité. Ainsi, la mise en service au printemps 2015 du Centre de Commandement Unique SNCF-RATP sur la ligne B du RER a permis d'améliorer encore la régularité sur la deuxième ligne la plus fréquentée d'Île-de-France. Par ailleurs, la signature du contrat entre le STIF et Transilien met désormais SNCF Réseau en co-responsabilité au sein du Groupe SNCF sur la qualité du service offert aux voyageurs.

1.2.6 La politique RSE de SNCF Réseau

La politique RSE de SNCF Réseau a été construite tout au long de l'année 2015, en collaboration avec l'ensemble des parties prenantes internes de l'entreprise et en cohésion avec la politique de développement durable du Groupe public ferroviaire, afin d'accompagner le projet d'entreprise Réseau 2020 et le Grand Projet de modernisation du Réseau (GPMR) et avec pour objectif de donner une meilleure visibilité des activités de l'entreprise à toutes nos parties prenantes. Ainsi SNCF Réseau construit les conditions d'une modernisation responsable du réseau ferroviaire français autour de 4 enjeux décrits dans la partie 4 de ce rapport.

L'ambition de la politique RSE de l'entreprise et la qualité de son action sont reconnues par les agences de notation extra financières. L'évaluation de la performance RSE de SNCF Réseau par ces agences permet à l'entreprise d'effectuer un réel travail de mise en visibilité de ses pratiques en matière de développement durable. Par ses efforts permanents d'amélioration de sa gestion du réseau ferré national, SNCF Réseau contribue à la réduction des nuisances environnementales des transports, et à la réalisation des engagements français de lutte contre le dérèglement climatique.

2015: L'année du Climat et de la COP21 à Paris

Moins de 1% des émissions de CO₂ pour 10% des voyageurs et des marchandises transportées en France: le transport ferroviaire est un atout dans la lutte pour la réduction des gaz à effet de serre. En maintenant, modernisant et développant le réseau, en offrant des sillons fiables et de qualité aux entreprises ferroviaires, SNCF Réseau, au sein du Groupe Public Ferroviaire, contribue à la mobilité durable.

Par ailleurs, SNCF Réseau travaille à l'amélioration de sa performance carbone en optimisant les consommations de son parc immobilier, en diminuant l'empreinte carbone de ses engins de traction ferroviaires et véhicules de service et en développant une démarche d'économie circulaire en particulier dans ses chantiers de renouvellement des voies (<http://www.sncf-reseau.fr/fr/cop-21-le-transport-ferroviaire-un-atout-majeur-pour-le-climat>).

SNCF Réseau a profité de l'année 2015, centrée sur les questions Climat, pour consolider et présenter ses actions en faveur du climat et ses réflexions en matière de résilience de l'infrastructure aux conséquences du changement climatique. Le GPF a publié sur la plateforme NAZCA de l'ONU, aux côtés de 39 grands groupes internationaux, ses ambitions de diminution de ses émissions de gaz à effet de serre (GES) de 20% entre 2014 et 2025 (<http://climateaction.unfccc.int/company/sncf>).

Le système ferroviaire affiche une très bonne performance environnementale puisqu'il émet moins de 1% des émissions totales en France (tous secteurs confondus) soit 30 fois moins que l'avion pour un même déplacement effectué en TGV. Au global, le transport de voyageurs et de marchandises par le système ferroviaire aura permis d'éviter l'émission de près de 10 millions de tonnes équivalent CO₂, soit les émissions de 1,1 millions de français par an.

INDICATEUR	2015
Émissions de GES totales du Groupe Public Ferroviaire SNCF (scope1+2) (kt éqCO ₂)	1 056
Émissions de GES évitées grâce au système ferroviaire (kt éqCO ₂)	9 872

En savoir plus: voir le chapitre 4 de ce rapport Responsabilité sociétale de l'Entreprise et les grandes lignes de la politique RSE de Réseau (<http://www.zyzyne.com/zh5/188444#p=0>)

1.2.7 Test de valeur des actifs de l'ugt infrastructure Dépréciation des actifs de l'UGT, Infrastructure

– L'UGT Infrastructure comprend (i) les 30 000 km d'actifs des lignes en service qui constituent le Réseau ferré national ainsi que les encours de régénération à hauteur d'un montant net de subvention de 33,4 Md€ (ii) des lignes à grande vitesse en voie d'achèvement pour en valeur nette de subvention et de financement par le concessionnaire de 3,5 Md€ et (iii) d'autres projets en cours pour un montant net de subvention de 1,5 Md€, soit un total de 38,5 Md€. L'UGT, telle que constituée, comprend également les créances d'impôt différé pour un montant de 3,7 Md€ au 31/12/2015, soit un total de 42,2 Md€.

Au 30 juin 2015, des indices de perte de valeur étaient apparus, pour deux raisons principales. D'abord, la prise en compte des nouvelles prévisions de trafic de SNCF Mobilité avait conduit à retenir des hypothèses d'évolution de trafic ferroviaire plus faibles, en particulier du fait de l'accroissement de la concurrence intermodale. Ensuite, les différents rapports parus début 2015 avaient montré la nécessité d'accroître l'entretien courant et d'accentuer l'effort de régénération du Réseau ferré national.

Pour l'arrêté semestriel 2015, la définition de la trajectoire financière de SNCF Réseau était en cours d'élaboration et de discussion au sein du Groupe Public Ferroviaire (GPF) et avec l'Etat. Les conditions n'étaient alors pas réunies pour procéder à une mise à jour de la valeur économique des actifs de l'UGT car l'Etat n'avait pas procédé aux arbitrages des hypothèses structurantes de la trajectoire financière sous-tendant ce test.

Au moment de la clôture des comptes 31 décembre 2015, les discussions avec l'Etat, préalables à la signature du contrat pluriannuel de performance prévu par la loi du 4 août 2014, se poursuivent mais les travaux menés au cours du second semestre 2015 ont permis à la direction d'élaborer une trajectoire financière de SNCF Réseau prenant en compte les évolutions et hypothèses structurantes discutées avec l'Etat.

Les hypothèses structurantes et leur traduction chiffrée qui sous-tendent le test de dépréciation des actifs ont été arrêtées par le conseil d'administration du 9 mars 2016. SNCF Réseau considère que la trajectoire financière élaborée sur ces bases représente la meilleure estimation des perspectives d'activité pour les 15 ans à venir.

Ces différents éléments ont été pris en compte dans le test de perte de valeur au 31/12/2015, dans un contexte de difficultés d'appréciation des incidences de ces nouveaux enjeux.

Rappel des éléments méthodologiques

Afin de prendre en compte le caractère spécifique d'un réseau d'infrastructures ferroviaires monopolistique et de son financement, SNCF Réseau a procédé aux adaptations méthodologiques exposées ci-après :

– Pour les lignes en service et les encours de régénération (33,4 Md€ de valeur nette de subvention), la valeur d'utilité est calculée sur la base des projections de flux de trésorerie établies à partir des éléments du budget 2016 et de la trajectoire économique 2016-2030 précitée. L'année 2030 (année normative) représente l'année pour laquelle l'entreprise considère l'état d'un réseau régénéré eu égard aux objectifs de performance et de sécurité partagés avec les pouvoirs publics.

– Dans la projection des flux de trésorerie après IS, l'IS retenu est un IS décaissé et non un IS théorique au taux de 34,43 afin de prendre en compte l'utilisation des déficits reportables.

– La VNC de référence prise en comparaison de la valeur d'utilité pour déterminer l'éventuelle perte de valeur des actifs comprend, à la date de clôture, la VNC (valeur nette comptable) des actifs en service, diminuée des subventions d'investissement correspondantes, augmentée des encours (nets de subvention) des immobilisations de renouvellement, et augmentée des créances d'IDA et du BFR opérationnel.

Les flux relatifs aux 4 grandes LGV, actuellement en cours d'achèvement (3,5 Md€ net de subvention et de financement par le concessionnaire), et devant être mises en service en 2016 et 2017, à savoir LGV Est, LGV Bretagne Pays de la Loire, LGV Contournement de Nîmes et de Montpellier et LGV Sud Europe Atlantique ont été testés séparément.

S'agissant de la concession SEA, les flux prévisionnels retenus ont pris en compte la reprise de l'exploitation de la ligne à l'issue de la phase d'exploitation par le concessionnaire, soit à compter de 2061.

Le test est réalisé en utilisant un taux de projection des flux à l'infini de 1,7% et en actualisant les flux de trésorerie futurs à un taux de 5,5%.

La valeur des autres immobilisations en cours (1,5 Md€ au 31/12/2015) est analysée distinctement dans le cadre d'une revue spécifique (cf § 4.1.2).

Présentation des hypothèses clés

Les hypothèses clés du test de valeur sont le niveau des péages, tel qu'il ressort des prévisions de trafic, des concours publics et de la maintenance du réseau existant.

Pour la première fois, les prévisions de trafic du plan à 15 ans ont été faites dans le cadre du Groupe public ferroviaire. Elles sont cohérentes avec celles de SNCF Mobilités.

Malgré le changement de comportement de certains clients dans l'activité Voyageurs avec le développement de la concurrence intermodale, comme le transport par bus sur de longues distances, et le co-voiturage, SNCF Réseau prévoit une augmentation du trafic grâce à la qualité de service accrue dont bénéficient toutes les entreprises ferroviaires.

Les concours publics contribuent à soutenir cette trajectoire de régénération et ont été arrêtés en fonction des engagements affirmés par l'Etat.

Par ailleurs, les séquences d'indexation ferroviaire retenues pour l'estimation des péages ont été arrêtées avec l'Etat.

Les dotations versées par SNCF à SNCF Réseau en application de la loi de réforme ferroviaire ont également été prises en compte. Compte tenu des orientations communiquées par l'Etat, elles ont été qualifiées de subventions d'investissement finançant la régénération du réseau.

La maintenance d'un réseau ferré comprend en effet deux grandes catégories d'activités:

— La régénération: le remplacement ou la remise en état majeure d'installations

— L'entretien des installations: entretien préventif, curatif et surveillance

La trajectoire économique de SNCF Réseau prévoit un effort de régénération du réseau existant beaucoup plus important que celui consenti au cours de la décennie précédente. Il inclut également les premières grandes régénérations des LGV actuellement en service. Il priorise la régénération du réseau de l'Île-de-France, et des grands axes les plus circulés. Cet effort se déploie en deux temps: un accroissement progressif jusqu'en 2020 qui permet de mobiliser progressivement les moyens humains et matériels puis une stabilisation de 2020 à 2027 suivie d'une diminution progressive jusqu'à l'année normative 2030 pour atteindre le niveau de remplacement à l'identique du réseau.

Les coûts d'entretien diminuent progressivement du fait des plans de productivité mis en œuvre et de l'état amélioré du Réseau au cours de la décennie.

L'effet conjugué d'un effort de maintenance sans précédent et d'une prévision de trafic en hausse, permet d'optimiser la trajectoire.

Résultats des tests de perte de valeur

La valeur recouvrable des actifs testés s'élève à 31,0 Md€ au 31 décembre 2015. Cette valeur étant inférieure à l'actif de référence testé, soit 40,6 Md€ (intégrant les impôts différés actifs de 3,7 Md€ au 31/12/2015 et les immobilisations en cours au titre des 4 grandes LGV en voie d'achèvement de 3,5 Md€), SNCF Réseau a comptabilisé une perte de valeur de 9,6 Milliards d'Euros.

Cette dépréciation a été intégralement affectée aux actifs incorporels et corporels composant l'UGT dans la mesure où l'entreprise considère que ses actifs d'impôts différés, comptabilisés tels que présentés au paragraphe 7.3, sont intégralement recouvrables. Sur base des flux retenus pour déterminer la valeur recouvrable de l'UGT, le déficit sera intégralement consommé en 2060.

Les estimations et les hypothèses prises en compte pour apprécier la valeur recouvrable des actifs reposent sur des discussions et arbitrages avec l'Etat.

Cette valeur recouvrable dépend notamment de la mise en œuvre par l'Etat de l'ensemble des moyens et engagements nécessaires pour la soutenir ainsi que de la capacité de l'entreprise à atteindre ses plans de productivité.

La réalité ainsi que certaines hypothèses futures pourront différer de manière sensible des estimations retenues.

Les impacts au compte de résultat sont les suivants:

En millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014 retraité	Variation
Pertes de valeur - Immobilisations incorporelles	-45	-	-45
Pertes de valeur - Immobilisations corporelles	-9 555	-	-9 555
Pertes de valeur	-9 600	-	-9 600

Analyses de sensibilité

Sensibilité aux paramètres de valorisation:

Une variation de +/- 10 points de base du taux d'actualisation représente une variation de +/- 1,1 Md€ de valeur recouvrable.

Une variation de +/- 10 points de base du taux de croissance à l'infini entraîne une variation de +0,7 Md€.

Sensibilité aux flux de trésorerie sur la période 2016-2030 (y compris effet IS):

Une variation de +/- 100 M€ de dépenses nettes de régénération annuelles représente une variation de +/- 2,0 Md€ de la valeur recouvrable. Cette valeur est fournie à titre indicatif car, au-delà d'un certain seuil, l'impact de l'évolution des dépenses de renouvellement sur la valeur recouvrable des actifs n'est pas linéaire et ces impacts peuvent être significatifs sur le coût de la maintenance, le trafic et donc les péages.

Une variation de +/- 100 M€ par an des péages ou des concours de l'Etat représente une variation de +/- 1,9 Md€ de la valeur recouvrable.

1.3 CHIFFRES CLÉS FINANCIERS ET EXTRA-FINANCIERS

En millions d'euros	Pro forma	Pro forma	Evolution	
	Année 2015	Année 2014	En M €	En %
Chiffre d'affaires	6 526	6 464	63	1%
Marge opérationnelle	2 028	2 216	-189	-9%
Résultat opérationnel courant	826	1 153	-327	-28%
Résultat financier	-1 225	-1 346	121	-9%
Résultat net avant impôts	-9 997	-193	-9 804	5080%
Investissements	6 224	6 873	-649	-9%
Dette financière nette en fin de période valeur de remboursement - hors ICNE *	39 310	36 750	2 560	7%
Effectifs moyens en ETP **	53 694	53 115	579	1%
	Année 2015	Année 2014	Ecart	En %
Total des recrutements (nb) ***	2 259	2 721	-462	-17%
Pourcentage de femmes dans l'effectif global (%)	12,0	11,7	+0,3	-
Nombre d'évènements sécurité remarquables (ESR) ****	149	150	-1	-1%
Nombre de personnes tuées sur le réseau (hors suicides et tentatives de suicide) (nb)	60	66	-6	-9%
Indice de fréquence des accidents du travail avec arrêt hors trajet	21,2	-	-	-

* Intérêts courus non échus

** Effectifs temps plein

*** Ne comprend pas les recrutements des filiales

**** Indicateur clé de la sécurité

La mise en place de la réforme ferroviaire venant perturber la comparabilité des exercices, les données financières sont présentées sous la forme de données pro forma. Pour plus d'information voir le paragraphe «2.1.1 comparabilité des comptes» ci-après.

Pour la même raison, l'«Indice de fréquence des accidents du travail avec arrêt hors trajet» de l'année 2014 ne peut pas être comparé à celui de 2015 en raison d'une différence de périmètres et c'est pourquoi il ne peut être indiqué.

1.4 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Démission du Président

En date du 18 février 2016, le Président du Conseil d'administration a présenté sa démission. Il continue d'exercer ses fonctions jusqu'à la nomination de son successeur.

2 RÉSULTATS ET SITUATION FINANCIÈRE DU GROUPE

2.1 COMMENTAIRE GÉNÉRAL SUR LES RÉSULTATS 2015

En millions d'euros	Pro forma Année 2015	Pro forma Année 2014	Évolution	
			En M €	En %
Redevance d'infrastructure	5 844	5 747	97	2%
Compensation tarifaire	31	109	-77	-71%
Autres produits	650	608	42	7%
CHIFFRE D'AFFAIRES	6 526	6 464	63	1%
Charges de personnel brutes	-3 402	-3 295	-107	3%
Production immobilisée - charges de personnel	1 030	1 018	12	1%
Achats et charges net de production immobilisée	-1 916	-1 770	-146	8%
Impôts et taxes	-210	-200	-10	5%
MARGE OPÉRATIONNELLE	2 028	2 216	-189	-9%
Dotation aux amortissements	-1 212	-1 108	-104	9%
Variation des provisions et dépréciation d'immo	-62	-46	-15	33%
Résultat de cessions d'actifs	72	91	-18	-20%
RÉSULTAT OPÉRATIONNEL COURANT	826	1 153	-327	-28%
Perte de valeurs	-9 600	0	-9 600	ND
RÉSULTAT OPÉRATIONNEL	-8 773	1 153	-9 926	ND
QP RÉSULTAT NET SOCIÉTÉS MEE	1	0	1	ND
RÉSULTAT FINANCIER	-1 225	-1 346	122	ND
RÉSULTAT AVANT IMPÔTS	-9 997	-193	-9 804	ND

2.1.1 Comparabilité des comptes

La mise en œuvre de la réforme ferroviaire au 1^{er} juillet 2015 a nécessité une présentation **pro forma** du compte de résultat pour assurer la comparabilité de l'activité économique de l'entreprise entre 2014 et 2015.

A cet effet, les comptes de résultat 2015 de SNCF Réseau et 2014 de SNCF Réseau «périmètre RFF» ont été retraités pour tenir compte de la **nouvelle organisation, comme si la réforme avait été mise en œuvre dès le 1^{er} janvier 2014**.

En revanche, il n'a pas été fait de pro forma sur le bilan, les impacts étant moins significatifs.

Le compte de résultat ci-dessous correspond aux données statutaires de SNCF Réseau pour 2015 et RFF pour 2014 non pro forma. Les écarts poste à poste traduisent l'impact de la réforme; leur analyse ne traduit pas la performance de SNCF Réseau.

En millions d'euros	Année 2015	Année 2014 (reclassement*)	Evolution En M €
Chiffre d'affaires	6 264	6 026	239
Marge opérationnelle	2 095	2 104	-9
Résultat opérationnel courant	952	1 152	-199
Résultat financier	-1 225	-1 299	74
Résultat avant impôt	-9 916	-213	-9 702

(*) La présentation du compte de résultat ayant été modifiée en 2015, le compte de résultat de 2014 a été reclassé de façon à rendre sa présentation comparable à celle de 2015. Les modifications de présentation du compte de résultat sont essentiellement des regroupements de lignes

2.1.2 Le chiffre d'affaires

La hausse du chiffre d'affaires de +63 M€ se compose de +97 M€ de redevance d'infrastructure, -77 M€ de compensation tarifaire Fret et +42 M€ d'autres produits. Cette augmentation masque une stagnation des trafics.

La hausse des redevances d'infrastructure de +97 M€ s'analyse comme suit:

— Un effet prix de +58 M€ dont +20 M€ sur la prise en compte des TGV ouvreurs, qui compense une augmentation des charges du même montant, +44 M€ d'augmentation tarifaire et -6 M€ de diminution du tarif de la Redevance quai (sur décision de l'ARAFER).

— Des écarts sur exercice antérieur +55 M€: effet des grèves de juin 2014 et de l'incendie de Vitry qui ont minoré les volumes de 2014.

— Des trafics en baisse -16 M€.

La compensation tarifaire est versée par l'Etat au titre de l'activité fret, et vise à assurer la couverture du coût marginal des circulations de fret, en complément des redevances versées par les entreprises fret. Cette subvention s'élève à 31 M€ en 2015, en baisse de -77 M€ par rapport à fin décembre 2014.

L'augmentation importante constatée sur les autres produits, de +42 M€ / +7% ne reflète pas une croissance d'activité. Elle est due principalement à un impact technique de la réforme; des achats sont dorénavant réalisés par SNCF Réseau pour le compte de SNCF Mobilités, puis font l'objet d'une facturation.

2.1.3 La marge opérationnelle et le résultat opérationnel courant

La marge opérationnelle se dégrade de -189 M€ / -9% du fait d'une augmentation des charges de -252 M€.

Les **charges de personnel** nettes de production immobilisée sont en hausse de -95 M€ / +4% dont -8 M€ en intérim. L'augmentation des effectifs explique -27 M€ de cette évolution. Les charges de personnel par agent sont en croissance de +2.2% soit un impact de -75 M€ dont -13 M€ lié à la signature d'un accord d'intéressement.

Les **autres charges nettes de production immobilisée** augmentent de -146 M€, mais une fois retraitées des charges refacturées de 50 M€, la croissance de -96 M€ / +5% s'explique comme suit: par l'intensification des opérations de maintenance et une hausse des coûts informatiques consécutive à la mise en œuvre de la réforme.

La hausse des coûts de la maintenance (-70 M€) traduit la priorité donnée à la maintenance. Des actions importantes ont été conduites cette année pour continuer à améliorer la sécurité, telles que le plan de contrôle suite à l'incident de Carbone (remplacement de 500 demi-aiguillages en 2015) ou suite à l'accident de Denguin lancé en 2014 visant contrôler près de 41 000 installations électriques de signalisation sur 3 ans (2014 - 2017), et aussi l'accélération de

la digitalisation du suivi des opérations de maintenance avec le déploiement de smartphones et tablettes aux opérationnels (NOMADE). Le déploiement de l'European Rail Traffic Management System (ERTMS), projet GSM-R, conduit à accroître le périmètre des installations à maintenir (-6 M€).

L'accroissement des charges commerciales (nouveaux dispositifs) pèse également pour - 27 M€, et les charges liées à la réforme pour - 16 M€.

Des économies diverses sont réalisées pour +23 M€ (économies d'achats, etc.).

La hausse des **impôts et taxes** (-10 M€) s'explique principalement par le forfait social lié à la mise en place de l'intéressement.

Le résultat opérationnel courant à fin décembre s'établit à +826 M€, en diminution de 327 M€ par rapport à 2014 dont une diminution de 189 M€ de marge opérationnelle et une diminution de 104 M€ liée à l'augmentation des dotations nettes aux amortissements liée au volume important des mises en services réalisées. Le solde s'explique par la variation des provisions de -15 M€ et par une baisse des résultats de cessions d'actifs de 18 M€.

2.1.4 Résultat financier

En millions d'euros	Pro forma 2015	Pro forma 2014	Écart
Coût de l'endettement financier net	-1 418	-1 392	-26
Frais financiers activés	+227	+193	+35
Autres produits et charges financiers	-8	+2	-10
Coût financier des avantages accordés au personnel	-13	-37	+24
Résultat des opérations de couverture et de trading	-14	-112	+98
Résultat financier	-1 225	-1 346	121

Le résultat financier s'établit à -1 225 M€, et s'améliore de +121 M€ par rapport à 2014.

Le coût de l'endettement financier se détériore de -26 M€, sous l'effet de l'augmentation de la dette financière nette sur 2015 de +2,5 Md€, compensée en grande partie par la baisse des taux d'intérêt sur la période (3,72% en moyenne sur 2015 vs 3,91% sur 2014).

Les frais financiers activés augmentent de +35 M€, du fait de la hausse des immobilisations en cours liée aux forts investissements réalisés.

Les autres produits et charges financières sont en recul de -10 M€, essentiellement du fait des frais de titrisation de la créance CICE SNCF Infra de 2013 et 2014 refacturés par SNCF Mobilités (-5 M€).

Le coût financier des avantages accordés au personnel n'est que de -13 M€ compte tenu de la stabilité des taux d'actualisation.

Enfin, le résultat des opérations de couverture et de trading s'est amélioré de +98 M€ par rapport à 2014, où -92 M€ de pertes latentes avaient été constatées sur une opération structurée à échéance 07/2015.

2.1.5 Résultat net avant impôts

Le résultat avant impôts 2015 s'établit à -9 997 M€, il intègre 9 600 M€ de perte de valeurs.

Hors cet effet, le résultat net avant impôts est en diminution de -204 M€ par rapport à 2014 en lien direct avec le retrait de la marge opérationnelle (-189 M€), la hausse des dotations aux amortissements (-104 M€) étant compensée par l'amélioration du résultat financier (+122 M€).

2.2 ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DE L'ENTREPRISE

2.2.1 Activité commerciale: améliorer l'accès au réseau

SNCF Réseau développe une politique commerciale renforçant ses engagements sur la qualité de service vis-à-vis des entreprises ferroviaires. Cette politique s'appuie notamment sur:

— Un chiffre d'affaires de plus de 6 milliards d'euros qu'il faut en permanence dynamiser, qui se concrétise par la valorisation de plus d'1,4 million de Km de sillons réservés (SKM) et de plus d'1,3 million de Km circulés (TKM) chaque jour sur le territoire. Avec la mise en place du GIU, SNCF Réseau travaille de plus en plus en relation d'affaires avec ses partenaires Mobilités dans un souci de mise en qualité et de performance afin d'apporter les meilleurs services à ses clients;

— Une activité «gares voyageurs» (quais et accès aux quais) qui représente 2 980 points d'arrêt du RFN ayant généré un chiffre d'affaires de 119 M€, dont 109,3 M€ de Redevance de Quai, le tout représentant un total de 38 765 091 départs-trains;

— Le SAP (Système d'Amélioration de la Performance), dispositif incitatif qui sanctionne le gestionnaire d'infrastructure (GI) et/ou les entreprises ferroviaires (EF) responsables d'irrégularités se traduisant par des retards de circulation (les pénalités sont calculées sur la base du nombre de minutes perdues au 100 km);

INDICATEUR	2015
Nombre de minutes perdues aux 100 km par les EF:	
- pour causes GI (min)	1,29
- pour causes EF (min)	2,05
Dépenses d'investissement visant à améliorer la régularité (M€)	26

— Les accords-cadres par lesquels le gestionnaire d'infrastructure s'engage à attribuer une capacité commerciale définie en amont, à un client qui s'engage à la commander, avec un système de pénalités calé sur la redevance de réservation en cas de défaut ;

— Les AQS (Accords Qualité Sillons) dans lesquels le gestionnaire d'infrastructure s'engage à répondre aux sillons à l'étude dans un délai défini sur une liste de sillons déterminés ;

— L'Incitation Réciproque, mécanisme d'incitation systématique, forfaitaire et réciproque sanctionnant les entreprises ferroviaires et/ou le gestionnaire d'infrastructure pour toute modification et suppression de sillons jours fermes sur la base des sillons jours répondus fermes à l'horaire de service.

Compte tenu de cette politique commerciale et en particulier de la mise en place du dispositif d'incitation réciproque qui pèse pour près de 12 M€ dans les charges d'indemnisation de l'année 2015, ces dernières progressent de -16,5 M€ (y compris reprises de provisions sur exercice antérieur), tout en restant en dessous de la prévision budgétaire.

2.2.2 Exploitation du réseau: les enjeux de sécurité et régularité

Les résultats de sécurité du métier Circulation sont suivis attentivement. Un mauvais premier trimestre 2015 a vu une hausse des dysfonctionnements et plusieurs incidents potentiellement graves. La mobilisation et l'accompagnement ont permis de revenir sur un niveau satisfaisant en fin d'année. Parallèlement, les résultats d'audit étaient en progrès.

La mise en service du Centre de Commandement Unifié (CCU) du RER B le 28/04/2015, rassemblant RATP, Transilien et Circulation, a contribué à une amélioration significative et durable des résultats de ponctualité de cette ligne.

L'ambitieux projet de modernisation de la Gestion Opérationnelle des Circulations, GOC 2.0, a été lancé, avec notamment un benchmark réalisé auprès de quatre GI voisins. Il doit permettre d'améliorer la régularité de toutes les activités, la gestion des grands incidents, l'information donnée aux clients procurant ainsi aux Entreprises Ferroviaires une meilleure gestion de leurs moyens lors des situations perturbées.

2.2.3 Maintenance du réseau: sécurité et innovation

L'entretien du réseau a été réalisé à volume constant conformément aux prévisions (à l'exception de l'Île-de-France). Les intempéries d'octobre en région PACA ont affecté l'entretien courant et nécessité des actions curatives, qui ont remplacé d'autres actions préventives.

Parmi les plans d'actions préventives mises en œuvre, on peut citer:

- le plan Carbone de remplacement de 500 demi-aiguillages en 2015 (qui correspondent aux aiguillages « ancienne génération » qui présentaient un défaut de conception).

- le plan d'actions suite à l'accident de Denguin qui consiste à contrôler près de 41 000 installations électriques de signalisation sur 3 ans au lieu de 5 ans, entre 2014 et 2017, afin de vérifier leur isolation électrique.

- La mise en œuvre de la nouvelle norme des défauts de rails (SQUAT) pour le remplacement de rails: remplacement de 2 835 coupons de rail, après constatation d'incidents récurrents de dislocation d'éclissages provisoires.

Le développement des wagons SIM (enregistrement vidéo de la voie et la mesure automatique de paramètres de sécurité) et des wagons SURVEILLE (détection automatique des anomalies de la voie par analyse d'images) permet la substitution progressive des tournées.

Le déploiement des outils NOMADE (smartphones et tablettes) auprès des agents des Infrapôles vise à assurer la traçabilité numérique de la surveillance des infrastructures ferroviaires.

2.2.4 Activité foncière-immobilière

- Mise en place de la convention de gestion et de valorisation immobilière

Au 30 juin 2015 les équipes immobilières de SNCF Réseau, 90 agents équivalents temps plein ont été mis à disposition de SNCF IMMOBILIER rattaché à SNCF. Au terme d'une convention de gestion et de valorisation signée le 30 juillet 2015, SNCF Réseau confie à SNCF la gestion de son patrimoine immobilier, hors activités régulées, constitué de près de 14 000 ha de foncier, de 21 160 bâtiments pour 4,5 millions de m².

Les principales missions confiées à SNCF:

- Gestion et optimisation immobilière: maîtrise des risques propriétaire et autres procédures liées, gestion technique des bâtiments, gestion des occupations, tenue de l'inventaire, prise à bail;

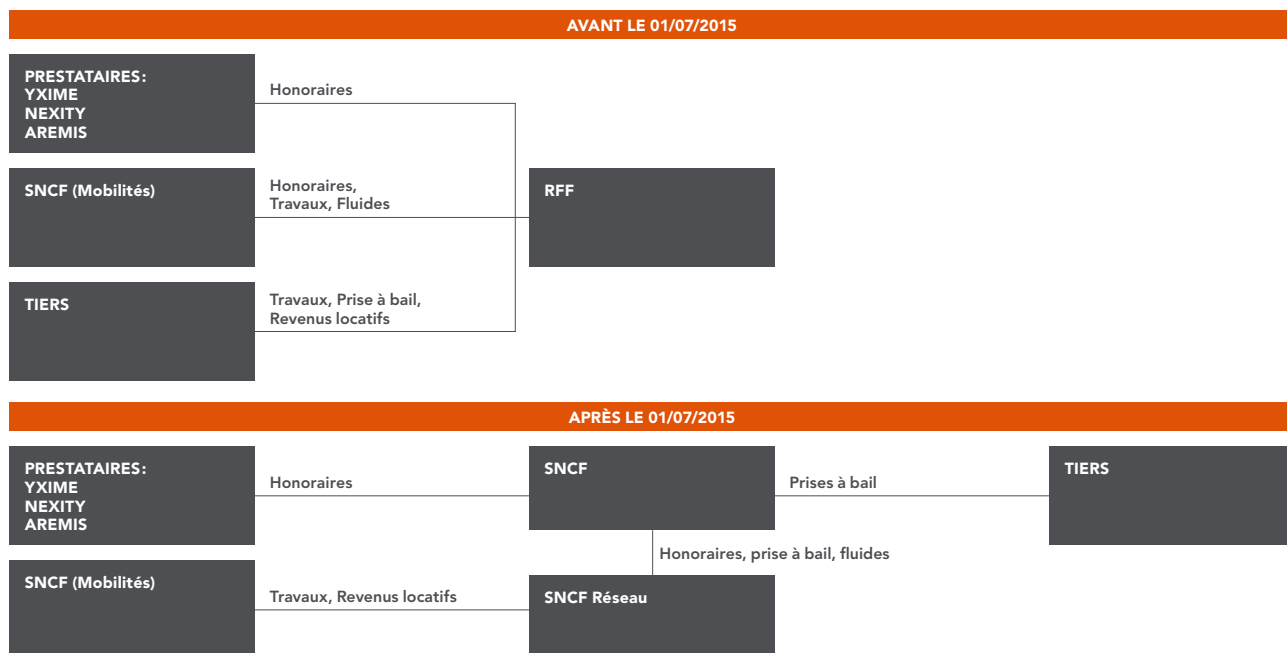
- Valorisation : stratégie de valorisation, cession, biens donnés en location (conventions d'occupations temporaires);

- Maitrise d'ouvrage mandatée des travaux;

- Missions connexes aux missions principales.

Cette convention se substitue à la convention de prestation de service avec SNCF et aux prestations avec Yxime, Nexity et Arémis qui sont reprises par SNCF.

Par ailleurs SNCF reprend en gestion l'ensemble des contrats de fluides (eau, gaz, électricité) auparavant sous la responsabilité de SNCF devenu SNCF Mobilités. De même SNCF Immobilier est devenu le gestionnaire de l'ensemble des baux externes.



Le montant des honoraires facturé par SNCF au second semestre 2015 se monte à 20 M€, il n'a pas été établi de pro forma.

- Biens donnés en location

Pour l'ensemble de l'année 2015 les conventions d'occupation temporaire ont atteint 89 M€ comparables aux 90 M€ en 2014 qui portaient des résultats sur exercice antérieur. Globalement les nouveaux contrats et les négociations réalisées dans le cadre du renouvellement des contrats venus à expiration sur l'exercice 2015 viennent combler la perte de redevance liée aux contrats résiliés dans les opérations de cessions.

- Cessions

Le volume brut de cessions atteint 86 M€ contre 113 M€ en 2014, le résultat net de cession passant de +91 M€ en 2014 à +72 M€ en 2015. Les opérations principales concernent la poursuite des opérations sur la zone Paris Rive Gauche et la cession à l'aménageur du groupe SNCF d'une parcelle sur le réseau de Paris Nord. Cette opération contribuera au développement d'au moins 900 logements à proximité de la porte de la Chapelle. Au total SNCF Réseau a cédé directement près de 15ha de foncier permettant la mise en production future de près de 950 logements dont 600 logements sociaux.

En termes d'optimisation SNCF Immobilier a piloté le projet d'aménagement du siège à Saint Denis qui marquera une étape significative dans le rapprochement des équipes du Groupe ferroviaire.

L'année 2015 a également été marquée par la présentation du plan stratégique de SNCF Immobilier «Excellence Immobilier 2020» qui vise notamment à optimiser le coût de détention des locaux tertiaires et à améliorer la performance opérationnelle des locaux d'activités par l'adaptation continue du parc aux besoins des métiers de SNCF Réseau.

2.3 INVESTISSEMENTS

Dépenses Totales (IFRS) En millions d'euros	2 015	2 014	variation	variation (%)
Grands projets de développement	2 337	2 951	-614	-21%
Projets Régionaux de développement	619	766	-148	-19%
Mise en conformité du réseau	254	257	-3	-1%
Renouvellement et performance	2 665	2 577	88	3%
Investissements industriels, fonciers et tiers	349	322	27	8%
TOTAL	6 224	6 873	-649	-9%

Les investissements sont présentés en dépenses totales. Les investissements en dépenses totales correspondent :

- Aux dépenses immobilisées en normes IFRS (hors IAS 23 frais financiers activés)
- Et aux coûts de projets (en phase amont avant la phase AVP - avant-projet), non immobilisables, qui impactent les charges d'exploitation (dossiers d'initialisation, études d'opportunités, études préliminaires).

Les données sont présentées Pro forma : le total des dépenses de SNCF Réseau comprend les investissements industriels de SNCF Infra (12 mois en 2014 et 6 mois en 2015), sans les transferts du GPF en 2015 (Cours Fret) et retraite les écritures de réciprocity entre RFF et SNCF Infra.

Ci-dessous, le tableau de passage des comptes statutaires vers les comptes pro forma en dépenses totales.

En millions d'euros	Réel 2015	Réel 2014	Ecarts vs réel
TOTAL INVESTISSEMENTS STATUTAIRES	6 506	6 877	-371
IAS 23 - Intérêts financiers activés	-285	-248	
Charges sur projets	36	42	
Autres éléments (Transfert GPF 2015 et impacts investissements SNCF Infra)*	-33	202	
TOTAL DEPENSES - Pro forma	6 224	6 873	-649

L'effort de rénovation et de modernisation du réseau (engagé à partir de 2008 pour lutter contre le vieillissement des infrastructures) se poursuit à un rythme soutenu, la grande majorité des opérations porte sur la partie structurante du réseau existant.

Le total des dépenses d'investissements bruts représente 6 224 M€, en baisse de 649 M€ par rapport à 2014 arrêté à 6 873 M€. Ce recul provient de la fin de la phase de réalisation de certains Grands projets de développement (Partenariat Public-Privé, PPP et LGV Est) et de la baisse significative des projets régionaux.

2.3.1 Investissements de renouvellement et performance +88M€ / +3%

La rénovation des voies et appareils de voie du réseau principal (plan Vigirail), augmente de +9% (+126 M€) par rapport à 2014.

	2014	2015	var.
GOPEC*	1 019	1 014	-5
Nombre d'appareils de voie	372	409	37

*GOPEC : équivalent de km de voies renouvelées

La hausse de 126 M€ s'explique principalement par :

— L'accroissement du volume de production sur les appareils de voie (+46 M€) : plus de 400 appareils de voie ont été renouvelés en 2015 conformément à l'objectif VIGIRAIL pour 2015 en progression par rapport aux 372 renouvelés en 2014. Un surcroît d'étude sur 2015 prépare également la progression attendue en 2016 (485 appareils de voie),

— Le surcoût des GOPEC lié aux conditions d'intervention en zone dense (+73 M€) : notamment dû à la plus forte proportion de travaux avec maintien des circulations sur voies contiguës (frais d'annonces plus importants, etc.),

— La facturation pour 7 M€ des substitutions routières en Île-de-France en 2015.

Les investissements en Signalisation sont stables par rapport à 2014 (-11 M€ soit -3%). Les ambitions de montée en puissance des opérations Commande Centralisée du Réseau sont limitées du fait des fortes tensions sur certaines ressources techniques rares (Agent Service Electrique, essayeurs).

L'activité Telecom est en baisse globale significative (-78 M€ soit -18%) en 2015, principalement en lien avec le fléchissement du programme GSMR. La mise à disposition de GSMR par Synérail est prévue pour mars 2016.

Le périmètre de la Traction Electrique marque une nette croissance en 2015 réalisant 103 M€, à comparer à 88 M€ en 2014 (+14 M€ soit +16%) avec un renforcement en Île-de-France.

En matière d'**Ouvrages d'art (OA) et en terre (OT)**, le montant des dépenses à fin décembre 2015 est de 166 M€, en retrait de 41 M€ (soit -20%) du fait de retard sur des projets.

Les **Opérations de Gros Entretien immobilisées** sont de 156 M€, soit une hausse de +72 M€ en raison du changement de méthode de comptabilisation suite à la fusion (enregistrement comptable du dernier trimestre 2014 de 53 M€).

Les **autres dépenses de renouvellement** sont de 52 M€ (en légère augmentation par rapport à 2014, +5 M€). Ces dépenses correspondent au renouvellement en gare, à des investissements commerciaux et à l'amélioration de la régularité.

2.3.2 Mises en conformité du réseau -3 m€ / -1%

La production 2015 de 254 M€ est stable, par rapport à l'exercice 2014. Elle est guidée par la priorité de l'entreprise consacrée à ces opérations (sécurité, mise en accessibilité) notamment en Île-de-France, conformément au planning directeur convenu avec le STIF. L'accessibilité aux trains s'inscrit en hausse de 5%, avec un réalisé 2015 de 131 M€, contre 123 M€ en 2014. La contractualisation a conduit à lancer des travaux de mise en accessibilité aux trains sur environ une centaine de gares. Les principales opérations d'accessibilité en 2015 sont les Programmes Personnes à Mobilité Réduite (PMR) tels que le PMR de la Gare de Bécon les Bruyères, le PMR de la Gare de Combs La Ville, le PMR de la gare de Maisons Alfort ou le Pôle d'Echange Multimodal (PEM) de Redon.

2.3.3 Développement du réseau

Sur l'ensemble des investissements de développement du réseau, les dépenses totales (incluant les PPP) sont moins élevées qu'en 2014 de 614 M€ pour les grands projets et de 148 M€ pour les projets régionaux. L'évolution des grands projets de développement provient essentiellement des grands projets en PPP (-395 M€) et des grands projets en travaux (-206 M€).

- Grands projets en PPP -395 M€ / -16%

A fin décembre 2015, la production réalisée sur les projets en PPP s'établit à 2 072 M€.

La production du projet LGV Sud Europe Atlantique SEA s'établit à 1 034 M€. A fin décembre, l'avancement global du projet sous maîtrise d'ouvrage du partenaire est de 96,4%. Il est en avance de 8 mois par rapport aux prévisions du modèle financier. La ligne doit être mise en service techniquement en 2016, pour une mise en service commerciale prévue courant été 2017.

Les dépenses constatées sur la période pour la LGV Bretagne Pays de Loire atteignent 564 M€. L'avancement global sur le projet sous maîtrise d'ouvrage du partenaire est de 84,5% à fin décembre. L'avancement est en phase avec le planning contractuel de réalisation. La mise à disposition de la ligne par le partenaire est prévue courant 2^e trimestre 2017.

Les investissements consacrés au projet Contournement Nîmes Montpellier s'élèvent à 460 M€. L'avancement global sur le projet sous maîtrise d'ouvrage du partenaire est de 69,8 % pour la ligne et de 31,2 % pour la gare de Montpellier à fin décembre. La mise en service de la ligne est prévue pour fin 2017, la construction de la gare devrait s'achever à la même échéance.

- Grands projets en Travaux -206 M€ / -49%

Les dépenses des Grands Projets en Travaux s'établissent à 214 M€ à fin décembre 2015, Cette catégorie regroupe principalement la LGV Est phase 2, ainsi que le projet EOLE.

Le projet LGV Est phase 2 est interrompu suite à l'accident d'Eckwersheim du 14 Novembre lors des essais. La mise en service prévue initialement en avril 2016 devrait être retardée à juillet, en fonction de la reprise des essais.

Les dépenses relatives au projet EOLE s'établissent à 64 M€ en 2015.

- Projets régionaux de développement -148 M€ / -19 %

Les projets entrant dans cette catégorie regroupent essentiellement les projets des Contrats de Projets Etat-Régions (CPER) ainsi que les autoroutes ferroviaires. En 2015, les dépenses totales s'établissent à 619 M€ contre 766 M€ en 2014. L'année 2014 avait été marquée par la fin des travaux sur de nombreux projets des CPER 2007-2013, avant le lancement du programme de CPER 2015-2020.

Les principales mises en services en 2015 concernent la Gare de Rosa Parks, Sorgues Carpentras et Nantes St Gilles Pornic.

2.4 ENDETTEMENT NET ET FINANCEMENT

2.4.1 Gestion des financements et des placements

- Sécurité et diversité des financements

La stratégie financière de SNCF Réseau lui impose de disposer à tout moment des ressources financières suffisantes pour financer son activité courante et ses investissements.

En complément de ses ressources propres et des concours publics qui lui sont versés, SNCF Réseau assure l'essentiel de son financement sur les marchés de dette organisés ou de gré à gré.

SNCF Réseau dispose de plusieurs programmes de financement couvrant des maturités plus ou moins longues :

— Programme Euro Medium Term Note (EMTN) d'un montant maximum de 45 Md€

— Programme Euro Commercial Paper (ECP) d'un montant maximum de 5 Mds€

— Programme de Billets de Trésorerie d'un montant maximum de 3 Mds€

Les ressources à long terme levées par SNCF Réseau au cours de l'année 2015 ont représenté un montant total de 3,9 Mds€ (en valeur de remboursement), soit 19 opérations libellées en euro et en livre sterling, sur une maturité moyenne de 12,8 ans et à un taux fixe moyen de 1.27 %. Parmi celles-ci, deux opérations sont considérées comme particulièrement emblématiques de la confiance des investisseurs :

— une première émission à 100 ans, en juillet 2015, sous forme de placement privé, pour un montant de 25 M€, démontrant la qualité de la signature de SNCF Réseau sur le long terme. SNCF Réseau intègre ainsi le club très fermé des émetteurs à 100 ans.

— une première émission publique de 1 250 M€ à 15 ans, en février 2015, lancée par SNCF Réseau sous son nouveau nom. Il s'agit de la plus grosse émission obligataire jamais réalisée depuis la création de RFF / SNCF Réseau. Cette émission témoigne des efforts de communication entrepris par SNCF Réseau auprès des marchés financiers dans le contexte de la réforme ferroviaire.

Compte tenu de la trésorerie, la dette financière nette en valeur de remboursement hors ICNE (Intérêts Courus Non Echus) s'élève à 39 310 M€ à fin décembre 2015, contre 36 750 M€ à fin 2014. En tenant compte de l'ensemble des instruments financiers et des effets périmètre PPP (Partenariats Public Privé) en application du référentiel IFRS, la dette financière nette s'élève à 42 178 M€ au 31 décembre 2015 contre 39 589 M€ à fin 2014.

- Stratégie de financement diversifiée: base d'investisseurs située à plus de 60% hors de France

SNCF Réseau continue à bénéficier d'une bonne capacité de financement, quelle que soit la maturité (de quelques mois à cent ans), auprès d'investisseurs tant français (39%) qu'européens (43%) ou extra-européens (18%). Néanmoins, dans l'objectif d'élargir sa base d'investisseurs, SNCF Réseau prévoit de mettre encore plus l'accent sur la diversification géographique de ses sources de financement et sur la diversification des instruments pouvant être proposés aux investisseurs.

Depuis juillet 2015, SNCF Réseau fait partie des nouveaux émetteurs dont la dette peut être rachetée par la BCE dans le cadre du programme « Public Sector Purchase Program ».

Le statut d'EPIC et le maintien à un bon niveau de la notation de SNCF Réseau par les trois agences Moody's, Standard & Poor's et Fitch contribuent à assoir la qualité de crédit de SNCF Réseau et à donner de la visibilité aux marchés financiers.

Les notes à court et long terme attribuées par les agences de notation financière sont les suivantes au 31/12/2015:

	Long terme	Court Terme
Moody's	Aa2	P-1
Standard & Poor's	AA	A-1+
Fitch Rating	AA	F1+

- Maintien d'un excédent de liquidité satisfaisant pour assurer le financement de l'entreprise

La liquidité de SNCF Réseau au 31 décembre 2015 ressort à 2,5 Mds€ composée essentiellement de placements pour 2,2 Mds€ et de trésorerie pour 0,3 Mds€. SNCF Réseau dispose également d'une ligne de crédit syndiquée de 1,25 Mds€ qui n'a fait l'objet d'aucun tirage en 2015.

Les supports de placements utilisés sont des OPCVM et des titres de créances négociables, dont la maturité est toujours inférieure à un an, ce qui garantit leur bon degré de liquidité et leur très faible niveau de risque.

2.4.2 Gestion des risques de marché

- Couverture du risque de taux d'intérêt

Afin de limiter son exposition à une augmentation de ses charges financières, SNCF Réseau fixe, dans le cadre de sa stratégie financière, des principes dont l'objectif est de restreindre son exposition au risque de taux.

Le niveau historiquement bas des taux d'intérêt actuels et la volonté de préserver les équilibres économiques à long terme, ont conduit le Conseil d'Administration de SNCF Réseau à opter pour une répartition de sa dette nette à 90% à taux fixe, 6% à taux variable et 4% indexée sur l'inflation. Un intervalle limité autour de chacun de ces seuils est autorisé par le Conseil d'Administration. Le respect de cette répartition est contrôlé quotidiennement.

Pour atteindre cette répartition, SNCF Réseau peut utiliser des produits dérivés optionnels ou d'échange de taux d'intérêt (swaps), dans une optique de couverture.

Au 31 décembre 2015, la dette nette de SNCF Réseau après couverture se répartit en 89,3% à taux fixe, 6,9% à taux variable et 3,8% indexée sur l'inflation.

- Couverture du risque de change

Le risque de change lié aux ressources levées en devises (USD, HKD, CHF, GBP, JPY, NOK, CAD, AUD) est couvert par le biais de couvertures de change qui transforment ces ressources en euros.

- Gestion du risque de contrepartie

SNCF Réseau est exposé à un risque de contrepartie dans le cadre du placement de ses disponibilités et de la souscription de produits dérivés auprès de ses partenaires financiers, dans l'hypothèse où le débiteur se refuserait à honorer tout ou partie de son engagement ou serait dans l'impossibilité de le respecter.

Afin d'encadrer et de limiter ce risque, les instruments de placements et les dérivés ne sont mis en place qu'avec des établissements financiers correspondants aux critères de notation de crédit et de niveau de Fonds Propres validés par le Conseil d'Administration de SNCF Réseau.

Un montant limite d'engagement par établissement est décidé en fonction de ces critères.

Le respect du seuil autorisé par contrepartie est suivi quotidiennement.

Afin de couvrir son risque de contrepartie, SNCF Réseau procède à des appels de marge auprès de ses contreparties financières dont la notation est inférieure au seuil décidé en Conseil d'Administration. Du collatéral (uniquement sous forme de cash) est appelé à hauteur de la valeur de marché des portefeuilles d'instruments financiers avec chaque contrepartie avec laquelle SNCF Réseau est en risque.

Les sommes ainsi reçues par SNCF Réseau s'élevaient à 358,03 M€ à fin 2015, contre 95,61 M€ à fin 2014.

2.5 RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ÉTAT

2.5.1 Concours publics relatifs aux investissements sur le réseau

Au titre de ses opérations d'investissements sur le réseau et des études sur projets, SNCF Réseau reçoit des cofinancements de la part de partenaires publics et privés. Les partenaires publics peuvent être différenciés selon qu'il s'agisse de l'Agence de Financement des Infrastructures de France (AFITF) ou des autres collectivités publiques.

Les subventions appelées par SNCF Réseau en 2015 s'élèvent à 1 730 M€, dont 349 M€ appelés auprès de l'AFITF.

Les créances échues de subvention sont en diminution à 1 296 M€ (dont 767 M€ Etat et AFITF), contre 1 347 M€ à fin 2014 (dont 834 M€ Etat et AFITF) mais la part à plus de 6 mois est en hausse de 344 M€ et est essentiellement constituée de créances SEA (PPP Sud Europe Atlantique) et LGV Est.

2.5.2 Responsabilité fiscale

SNCF Réseau n'a d'activité économique que sur le sol français et n'a pas de présence ou de projet d'investissement en compte propre dans un pays autre que la France excepté les missions techniques. SNCF Réseau n'a pas de présence dans un paradis fiscal.

2.5.3 Requalification d'une partie de la dette de sncf réseau

Dans le cadre de la révision de la dette des administrations publiques au sens de Maastricht, l'Etat intègre une partie de la dette de SNCF Réseau, soit pour un montant de 10,4 Md€. Cette requalification n'entraîne pas de modification des comptes de SNCF Réseau. La gestion opérationnelle de la dette demeure également assurée par SNCF Réseau, sans changement par rapport aux pratiques actuelles.

2.6 VOLET SOCIAL

2.6.1 Effectifs

En 2015, SNCF Réseau a recruté plus de 2200 nouveaux collaborateurs (2259). Ce haut niveau de recrutement, dans un contexte économique tendu, permet d'accompagner l'accroissement du volume des travaux, particulièrement en Île-de-France, et le fort renouvellement générationnel.

Au sein des Métiers de SNCF Réseau, les évolutions à périmètre constant et hors transferts internes sont les suivantes :

— Maintenance et Travaux garde un niveau d'effectifs stable dans un contexte de croissance des travaux de régénération et de modernisation du réseau et dispose d'un effectif disponible (ED) de 25757 collaborateurs à fin décembre 2015 ;

— En Île-de-France, la croissance des effectifs est sensible pour faire face aux enjeux de renouvellement et de performance du réseau en zone dense (ED de 11881 à fin décembre 2015) ;

— Ingénierie et Projets est en croissance très légère (ED de 3495 collaborateurs à fin décembre 2015) ;

— Les effectifs de la Direction de la Circulation Ferroviaire restent stables : ED de 9766 collaborateurs à fin décembre 2015 ;

— Accès au Réseau présente un ED de 513 collaborateurs à fin décembre 2015.

L'augmentation des effectifs de SNCF Réseau laisse une large place aux ressources issues des autres EPIC et SNCF Réseau contribue largement à ce titre à l'unité sociale du GPF : les métiers de SNCF Réseau présentent une offre de parcours professionnels variés et attractifs pour l'ensemble des salariés du groupe et SNCF Réseau a accueilli près de 300 collaborateurs des deux autres EPIC.

Riche de ses métiers techniques, SNCF RESEAU recherche aussi une plus forte parité hommes/femmes. Un plan d'action est mis en place afin de la faire progresser.

Avec un taux de féminisation de 12,0 % au 31/12/2015, SNCF Réseau progresse par rapport à 2014 (11,7% en pro forma). En 2015, 312 collaboratrices ont été recrutées soit 13,8% des recrutements, en nette progression par rapport à 2014 (298 soit 11,2%) Ce taux continue de progresser bien que le recrutement reste axé principalement sur les filières techniques peu porteuses de candidatures féminines.

2.6.2 Formation

La formation professionnelle constitue un levier majeur de la stratégie de développement de l'entreprise. Près de 6 % de la masse salariale y sont consacrés chaque année.

Le métier Maintenance et Travaux a continué le développement de nouvelles méthodes pédagogiques, en mobilisant tous les acteurs de la formation pour former et développer différents modes d'apprentissage et les adapter à la nouvelle génération d'agents recrutés par SNCF Réseau. 2015 a contribué à renforcer le management technique en pérennisant les compétences fondamentales des agents et dirigeants, sur les métiers les plus stratégiques de la maintenance.

Sur le métier circulation, la Convention Sécurité du 3 février 2015 a constitué le lancement de la démarche « Excellence Sécurité » au sein du Groupe Public Ferroviaire.

2.6.3 Relations sociales

En 2015, 22 accords ont été signés avec les organisations syndicales représentatives du GPF dont 9 unanimes. 14 de ces accords traduisent particulièrement l'engagement social de l'entreprise.

En 2016, la négociation de l'accord sur la Gestion prévisionnelle des Emplois et des Compétences (GPEC) démontrera la volonté de l'entreprise de s'adapter aux évolutions technologiques et sociétales qui transforment ses métiers.

2.6.4 Rémunération & intéressement

La maîtrise de la masse salariale est un des leviers qui doit permettre à SNCF Réseau de limiter l'impact des charges de personnel dans le coût du sillon fourni à nos clients. En juin 2015, la table ronde Négociation Annuelle Obligatoire (NAO) n'a pas permis de déboucher sur un accord avec les partenaires sociaux.

En revanche, le 9 juillet 2015 et pour la première fois à SNCF, un accord d'intéressement au bénéfice des salariés a été signé avec certaines organisations syndicales. Grâce à cet accord, dès juin 2016, les salariés des deux Epic percevront une prime, sous réserve que les objectifs de performance de l'année 2015 soient tenus. Sous l'angle de la politique salariale, cet accord constitue pour les salariés, un outil d'aide à l'épargne très attractif grâce à l'articulation dorénavant permise entre intéressement et plan d'épargne entreprise.

En savoir + : voir l'Enjeu 3 : Améliorer notre performance sociale dans le Chapitre 4 de ce rapport.

2.7 ENJEUX ET PERSPECTIVES

Dans un contexte contraint par la poursuite de la baisse des trafics, SNCF Réseau réaffirme en 2016 la priorité à la maintenance et la sécurité par la sévrisation des règles de maintenance, une ambition forte sur le renouvellement des Appareils de Voie et l'accélération des programmes liés à la sécurité, la poursuite de l'effort de renouvellement du réseau structurant (groupes UIC 2 à 4), l'accentuation de la politique de renouveau sur les lignes 7 à 9 (lignes à faible trafic), et des investissements de mise en conformité ainsi que la priorité donnée à l'Île-de-France. Pour mener à bien ces ambitions, la politique d'asset management dans une logique d'axes sera essentielle, l'encadrement sera renforcé pour accompagner la hausse de la sous-traitance.

La poursuite des objectifs de régularité, pilotés au niveau régional et par axe, s'exerce dans un contexte très tendu en matière de signalisation. La sécurité des circulations est confortée par le déploiement du programme de modernisation PRISME. La productivité et l'efficacité de la gestion des circulations sont soutenues par la poursuite du programme de Commande Centralisée du Réseau avec des opérations d'envergure : Bourgogne sud (octobre 2016), Grand Ouest Lyonnais (novembre 2016), Poste d'Aiguillage Informatisé (PAI) Gare de Lyon (avril 2017), Paris-Aulnay-Roissy-Mitry (PARM) (mars et août 2017).

Les années 2016 et 2017 verront progressivement se réaliser les mises en service et mises en exploitation commerciale des LGV et de leurs jonctions : LGV Est Européenne (2016, retardée de plusieurs mois par l'accident d'Eckwersheim), LGV Bretagne Pays de la Loire (mai 2017), LGV Sud Europe Atlantique (SEA) (juillet 2017), Contournement de Nîmes et de Montpellier (octobre 2017).

Afin de piloter les ressources en anticipant les départs massifs et en améliorant le recrutement via l'alternance, 2100 recrutements seront nécessaires en 2016 (350 postes en emplois). Le cadre social d'entreprise (CSE) sera adopté en déclinaison du décret socle et la convention collective nationale de la Branche ferroviaire au 1^{er} juillet 2016. L'accord GPEC sera négocié en 2016.

3 GOUVERNANCE ET TYPOLOGIE DES RISQUES

3.1 GOUVERNANCE

SNCF Réseau a été créé par la loi n°97-135 du 13 février 1997 modifiée (version consolidée au 1^{er} janvier 2013), dont le décret n°97-444 du 5 mai 1997 modifié (version consolidée au 11 novembre 2012) précise les missions et statuts. La loi n. 2014-872 du 4 août 2014, relative à la réforme ferroviaire en France, (**la Loi portant réforme ferroviaire**) a été publiée le 5 août 2014 au Journal Officiel et est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2015. Ses décrets d'application statutaire ont été publiés le 11 février 2015 au Journal Officiel et sont entrés en vigueur le 1^{er} juillet 2015, date à laquelle ont été accordés les titres de sécurité nécessaires aux établissements pour effectuer leurs missions ferroviaires. Le changement de nom de Réseau Ferré de France en «SNCF Réseau» est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2015.

La gouvernance de SNCF Réseau prend en compte les dispositions du code des transports, notamment celles figurant à la partie législative (deuxième partie relative au transport ferroviaire ou guidé, et plus particulièrement les articles L. 2111-9 à 25).

De par son statut d'établissement public, SNCF Réseau est soumis au contrôle économique, financier et technique de l'Etat. Dans ce cadre, il applique les règles de gouvernance régissant les relations de l'Agence des Participations de l'Etat (APE) et des entreprises à participation de l'Etat.

3.1.1 Le conseil d'administration - Composition et attributions

Le conseil d'administration se prononce sur l'ensemble des décisions relatives aux orientations stratégiques, économiques, financières et technologiques de SNCF Réseau et veille à leur mise en œuvre.

Il s'appuie très largement, pour sa prise de décisions, sur les travaux des différents comités spécialisés.

Il peut déléguer à son président une partie de ses pouvoirs, sous réserve de rendre compte au conseil d'administration de sa gestion, de rester dans le cadre du Budget et des programmes de l'établissement.

Le conseil d'administration de SNCF Réseau est composé de vingt-quatre membres, répartis comme suit :

- le président délégué du directoire de SNCF, également président de ce conseil,
- sept personnalités choisies par SNCF, dont au moins la moitié sont salariés de SNCF,
- quatre représentants de l'Etat,
- quatre personnalités choisies par l'Etat en raison de leur compétence,
- huit représentants élus par les salariés de l'entreprise.

Les représentants de l'Etat au conseil d'administration de SNCF Réseau et les personnalités choisies en raison de leur compétence et celles choisies par SNCF sont nommés par décret pris sur le rapport du ministre chargé des transports.

Les représentants des salariés sont élus dans les conditions prévues aux dispositions de la loi n°83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public.

Il est institué auprès de SNCF Réseau un commissaire du Gouvernement et un commissaire du Gouvernement adjoint, nommés par arrêté du ministre chargé des transports. Le commissaire du Gouvernement ou le commissaire du Gouvernement adjoint, siègent au conseil d'administration avec voix consultative.

Le chef de la Mission de contrôle économique et financier des transports (MCEFT), ou son représentant, siège également, avec voix consultative, au conseil d'administration de SNCF Réseau.

Siège enfin au conseil d'administration, avec voix consultative, le secrétaire de la Commission consultative constituée auprès de SNCF Réseau.

Les membres du conseil sont nommés à date fixe pour une durée de 5 ans. Ils ne peuvent exercer plus de deux mandats successifs.

En matière d'administrateur «indépendant» au sein d'un établissement public à caractère industriel et commercial, l'entreprise a retenu la notion figurant à la charte de l'APE, à savoir «qu'un administrateur est dit indépendant lorsqu'il n'entretient aucune relation de quelque nature que ce soit avec l'entreprise, son groupe ou sa direction, qui puisse compromettre sa liberté de jugement». Ils adhèrent à la charte du Conseil d'administration.

Le conseil d'administration est composé de 12 hommes et 12 femmes.

INDICATEUR

2015

Nombre de CA dans l'année

12

- Règlement intérieur & composition

Le règlement intérieur du conseil d'administration intègre les dispositions résultant des lois et décrets applicables à l'entreprise, notamment celles stipulées au code des transports.

Par décret en date du 13 juillet 2015, sont nommés membres du conseil d'administration de SNCF Réseau :

— **En qualité de représentants de l'Etat: Sur proposition du ministre chargé des transports:** Mme Sylvie HUBAC (remplacée en Décembre par Mme Anne FLORETTE); Sur proposition de la ministre chargée du développement durable: Mme Corinne ETAIX; Sur proposition du ministre chargé de l'économie: M. Bruno VINCENT; Sur proposition du ministre chargé du budget: M. Denis CHARISSOUX.

— **En qualité de personnalités choisies par l'Etat en raison de leur compétence:** M. Claude GEWERC, en qualité de représentant des autorités organisatrices régionales des transports ferroviaires; M. Pierre SERNE, en qualité de représentant du Syndicat des transports d'Ile-de-France; Mme Pascale VIE, en qualité de représentante des usagers du transport ferroviaire de personnes ou de marchandises; Mme Anne LASSMAN-TRAPPIER, en qualité de représentante des associations de protection de l'environnement agréées au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement.

— **En qualité de personnalités choisies par la SNCF pour la représenter:** M. Jean-Marc AMBROSINI, salarié de la SNCF; Mme Sophie BOISSARD, salariée de SNCF; Mme Joëlle BRAVAIS, salariée de SNCF; Mme Patricia LACOSTE; Mme Elisabeth LULIN; M. Dominique MAILLARD; M. Stéphane VOLANT, salarié de SNCF.

— **En qualité de salariés élus:** (jusqu'au 19 novembre, date des nouvelles élections des représentants des salariés) Mme Audrey DELAUNAY, salariée de la SNCF, M. Laurent GANGBES, salarié de la SNCF, M. Joseph GIORDANO, salarié de la SNCF, M. Frédéric KACZOWKA, salarié de la SNCF, M. Bernard MALGOUYRES, salarié de la SNCF, Mme Céline PIERRE, salariée de la SNCF. (depuis le 26 novembre, date de leur premier CA) Mme Fanny ARAV, salariée de la SNCF, M. Didier BOUSQUIE, salarié de la SNCF, Mme Muriel DAUVERGNE, salariée de la SNCF, M. Jean-René DELEPINE, salarié de la SNCF, Mme Christine MEQUIGNON, salariée de la SNCF, Mme Céline PIERRE, salariée de la SNCF, M. Thierry SALMON, salarié de la SNCF et M. Guy ZIMA, salarié de la SNCF.

3.1.2 La commission des marchés et des achats, et les comités spécialisés

La commission des marchés et des achats d'une part, et les comités spécialisés composés de membres du conseil d'administration d'autre part, concourent à la préparation des décisions du conseil et au bon accomplissement de ses missions.

Le conseil d'administration fixe le domaine de compétence de chaque instance, laquelle formule des propositions, des recommandations et des avis, ou des accords pour ce qui concerne le comité des engagements, et peut, à ces fins, décider de faire procéder à toute étude complémentaire susceptible d'éclairer les délibérations du conseil.

Chaque instance arrête son règlement intérieur qui précise ses attributions et ses modalités de fonctionnement. Celui-ci est approuvé par le conseil d'administration et annexé à son règlement intérieur.

- Commission des marchés (COMA)

La commission des marchés est composée de deux collèges différents suivant que le mandat examiné est un marché destiné à répondre aux seuls besoins de SNCF Réseau («marchés SNCF Réseau») ou un marché destiné à répondre aux besoins de SNCF Réseau et de un ou plusieurs Etablissements du Groupe Public Ferroviaire («marchés mutualisés»).

Le collège «Marchés SNCF Réseau» est composé de neuf membres désignés par le Conseil d'administration, répartis ainsi:

— Le président du Conseil d'administration ou son représentant;

— Trois fonctionnaires désignés par le Conseil sur proposition des ministres chargés du Budget de la Concurrence et des Transports;

— Cinq administrateurs dont deux parmi les personnalités choisies en raison de leur compétence et trois parmi les représentants des salariés.

Le collège «Marchés mutualisés» est composé de neuf membres désignés par le Conseil d'administration.

Le règlement intérieur de la Commission des marchés prévoit que le collège «Marchés mutualisés» comprend neuf membres désignés par le Conseil d'administration, répartis ainsi:

— Trois fonctionnaires désignés par le Conseil sur proposition des ministres chargés du Budget, de la Concurrence et des Transports;

— Deux administrateurs de SNCF dont un parmi les représentants des salariés de SNCF;

— Deux administrateurs de SNCF Réseau dont un parmi les représentants des salariés de SNCF-Réseau;

— Deux administrateurs de SNCF-Mobilités dont un parmi les représentants des salariés de SNCF-Mobilités;

La présidence de ce collège est assurée par un de ces membres désigné par le Conseil d'administration de SNCF Réseau.

Le président de chaque collège est le rapporteur de la Commission devant le Conseil d'administration pour les affaires le concernant.

La Commission se prononce sur la régularité des procédures et les conditions économiques des marchés. Elle est également saisie pour avis sur:

— tout avenant à un marché préalablement examiné par la Commission, dès lors que cet avenant a des incidences financières au-delà du montant-plafond;

— tout avenant qui modifie le montant initial du marché auquel il se rapporte en le rendant supérieur aux seuils fixés par arrêté du ministre chargé des transports;

— les autres actes portant dépassement du montant autorisé des marchés qui ont été examinés par la Commission;

— tout projet de modification du Règlement des Marchés de SNCF Réseau.

La commission des marchés et des achats est composée de 6 hommes et 2 femmes.

- Comité d'audit, des comptes et des risques

Le conseil d'administration s'est doté dès 2004, conformément aux règles de gouvernance fixées par le ministère de l'économie, des finances et de l'emploi, d'un comité d'audit, afin d'améliorer les capacités de l'entreprise et de son conseil d'administration en matière de principes et normes comptables, d'information et de communication financière, de contrôle interne et de gestion des risques.

Composé d'administrateurs, il est présidé par un administrateur désigné par le Conseil d'administration parmi ses membres.

Siègent également, avec voix consultative, le commissaire du Gouvernement et le chef de la Mission de contrôle économique et financier des transports, ou leurs représentants.

Assistent de droit aux séances du comité d'audit, les membres de la Direction Générale en tant que de besoin, les administrateurs intéressés sur invitation du président du Conseil d'administration et le secrétaire du Conseil d'administration.

Le comité d'audit assiste le conseil d'administration dont il prépare les dossiers de nature économique, financière et comptable d'importance majeure.

À ce titre, il est notamment chargé du suivi du processus d'élaboration de l'information financière, de l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques, du contrôle légal des comptes annuels et des comptes consolidés par les commissaires aux comptes, et de l'indépendance de ces derniers.

Le comité d'audit est composé de 5 hommes et 2 femmes.

- Comité des engagements

Le comité des engagements assiste le conseil d'administration dont il prépare les discussions sur les sujets relatifs aux investissements ou comportant un engagement financier de l'entreprise : les programmes d'investissement et projets de développement (politique de développement et aspects financiers), les projets relatifs à son patrimoine immobilier. Le seuil de saisine est fixé par son règlement intérieur.

Siègent également, avec voix consultative, le commissaire du Gouvernement et le chef de la Mission de contrôle économique et financier des transports, ou leurs représentants.

Le comité des engagements est composé de 4 hommes et 5 femmes.

- Comité industriel et économique

Le Comité industriel et économique assiste le Conseil d'administration sur l'instruction des dossiers portant sur les grands enjeux notamment économiques et sur la politique industrielle de SNCF Réseau.

Siègent également, avec voix consultative, le commissaire du Gouvernement et le chef de la Mission de contrôle économique et financier des transports, ainsi que leurs représentants.

Le comité industriel et économique est composé de 5 hommes et 6 femmes.

3.1.3 Le président du conseil d'administration

- Nomination et attributions

La nomination en qualité de président délégué du Directoire emporte nomination au sein du Conseil d'administration de SNCF Réseau et nomination en qualité de président de ce Conseil d'administration.

Jacques RAPOPORT, a été nommé président délégué du directoire de la SNCF par décret du 15 juillet 2015. Ce décret emporte nomination au sein du conseil d'administration de SNCF Réseau en qualité de président du conseil.

Le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 modifié relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau définit les pouvoirs respectifs du conseil d'administration et de son président.

Le président du conseil d'administration met en œuvre la politique définie par le conseil d'administration. A cet effet, il a tous les pouvoirs nécessaires pour assurer la bonne marche de l'entreprise et pour agir en toutes circonstances en son nom.

La délégation de pouvoirs consentie par le conseil d'administration à son président est publiée au bulletin officiel (BO) de SNCF Réseau ainsi qu'au bulletin officiel du ministère chargé des transports.

- Système de délégations

Conformément aux dispositions du décret n° 97-444 du 5 mai 1997 modifié, le président du conseil d'administration peut déléguer une partie de ses compétences dans des conditions fixées par le conseil d'administration. Ces délégations font l'objet de parutions au Bulletin Officiel de SNCF Réseau.

3.1.4 Rémunération des dirigeants

Les rémunérations imposables allouées aux membres du Comité Exécutif de SNCF Réseau s'élevaient à 2 434 888 € en 2015 pour un nombre moyen de 10 personnes siégeant au Comité Exécutif.

Le rapport de l'Etat actionnaire (APE) rend public les éléments de la rémunération (décidée par voie ministérielle) du Président du CA de SNCF Réseau, en application de l'article 3 du décret n°53-707 du 9 août 1953.

3.1.5 La direction générale et l'organisation générale de l'entreprise

La direction générale est chargée du pilotage général de l'entreprise dont elle assure collectivement la responsabilité devant le Conseil d'administration.

Elle prépare les orientations et décisions du Conseil d'administration et en définit les conditions de mise en œuvre. Elle élabore les grandes options stratégiques et les positions de l'entreprise sur les questions générales, et prend les décisions de portée générale relatives à l'organisation et à la gouvernance.

Lors du Conseil d'administration du 30 juillet 2015, et en application de l'article 31 du décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau modifié par le décret n° 2015-140 du 10 février 2015, le Conseil d'administration a approuvé la structure générale de l'Etablissement.

À ce titre, il a arrêté, la liste des dirigeants suivants :

- Le président ;
- Le directeur général délégué ;
- Le directeur général délégué Sécurité, Innovation et Performance industrielle ;
- Le directeur général Ile-de-France ;
- Le directeur général adjoint Accès au Réseau.

La direction générale est constituée par :

- le président
- le directeur général délégué et le directeur général délégué Performance Industrielle et Innovation, qui ont pour mission de secondier le président dans le pilotage opérationnel de l'entreprise et assurent la suppléance du président dans sa fonction exécutive.
- le directeur général Île-de-France, qui a autorité sur toutes les composantes de SNCF Réseau sur le territoire francilien
- le directeur général adjoint Accès au Réseau
- les cinq directeurs généraux adjoints des métiers Ingénierie et Projets, Maintenance et Travaux, Circulation et de fonctions supports, Finances et Achats, Ressources Humaines et Secrétariat général.

À compter du 1^{er} janvier 2016, un poste de Directeur Général Sécurité a été créé afin d'assurer le pilotage de la sécurité. Le Directeur général sécurité est placé directement auprès du Directoire et des présidents de SNCF Mobilités et SNCF Réseau, afin d'assurer un pilotage de la sécurité simplifié, notamment pour les concertations entre les trois EPIC, et resserré, et la coordination des politiques de sécurité. Ses délégations dans le domaine de la Sécurité de l'Exploitation Ferroviaire et de la Santé Sécurité au Travail sont :

- Organiser le management général de la sécurité de l'exploitation ferroviaire de SNCF Réseau, notamment la mise en œuvre et le contrôle de la mise en œuvre du Système de Gestion de la Sécurité (SGS), ainsi que sa mise à jour dans le cadre de l'agrément de sécurité délivré par l'EPSF.
- Communiquer trimestriellement à l'EPSF la valeur des indicateurs de sécurité et établir le rapport annuel de sécurité de SNCF Réseau.

– Elaborer la politique et les objectifs de sécurité de l'exploitation ferroviaire ainsi que ceux de sécurité et de santé au travail.

– Elaborer les politiques transverses de sécurité de SNCF Réseau et animer leur mise en œuvre; animer les politiques transverses de sécurité en interface avec les entreprises ferroviaires.

L'activité est pilotée par les 4 métiers: Accès Réseau; Circulation; Maintenance & Travaux et Ingénierie & Projets ainsi que par la Direction Générale Ile-de-France avec en support les fonctions transverses portées par la Direction Générale, la Direction des Ressources Humaines / le Secrétariat Général, la Direction Finance Achats, la Direction des Relations Extérieures, Communication et Concertation ainsi que le Cabinet.

Onze directions territoriales assurent sur leur territoire respectif la mise en œuvre des orientations stratégiques et les responsabilités opérationnelles de l'entreprise sous le pilotage des directeurs généraux adjoints.

3.2 FACTEURS DE RISQUES

Les différents risques pouvant impacter les activités de l'entreprise sont identifiés en fonction de leur nature et sont évalués selon la probabilité d'occurrence, les impacts et le niveau de maîtrise. Les impacts sont évalués pour chaque risque selon une grille définie d'impacts financiers, juridiques, opérationnels et de notoriété, un même risque pouvant avoir des impacts multiples. Cela étant, peuvent être mentionnés les principaux risques suivants:

3.2.1 Risques financiers/de marché

Risque de taux d'intérêt: SNCF Réseau est exposé au risque de taux d'intérêt compte-tenu du montant significatif de sa dette nette qu'il doit refinancer sur les marchés financiers.

Risque de liquidité: le risque de liquidité est assuré en permanence par une gestion proactive de ses besoins de liquidité, un accès diversifié à des sources de financement qu'elles soient long terme (programme EMTN de 45 milliards d'euros) ou court terme (Billet de trésorerie de 3 milliards d'euros et Euro Commercial Paper de 5 milliards d'euros). De plus, SNCF Réseau bénéficie d'une ligne de crédit de 1,25 milliard d'euros qui n'a jamais fait l'objet de tirage.

Risque de contrepartie: SNCF Réseau est exposé au risque de contrepartie à la fois dans la gestion quotidienne de sa trésorerie et dans la gestion de sa dette à moyen et long terme.

Risque de change: SNCF Réseau négocie des financements en devises étrangères. Ces financements sont convertis en euros.

S'ajoutent à ces risques spécifiques aux activités des marchés financiers, les risques de financement liés à la participation financière du gestionnaire de réseau aux différentes opérations d'investissements et les risques de contrepartie clients ou co-financeurs. Les risques de dérive des projets comportent aussi de forts enjeux financiers pour l'ensemble de l'entreprise.

3.2.2 Risques fonctionnels

Risques juridiques: outre les risques juridiques relatifs à la mise en cause de l'entreprise en tant que propriétaire et exploitant, mais également comme maître d'ouvrage, SNCF Réseau se voit régulièrement confronté à de nouveaux risques juridiques liés à l'évolution du cadre réglementaire auquel il est assujéti, notamment pour ce qui relève de ses activités de gestionnaire d'infrastructure ou de maître d'ouvrage, mais aussi du fait des contrats de partenariats liant SNCF Réseau à ses différents partenaires (sécurité juridique des nouveaux contrats de concessions ou de partenariats public-privé).

Risques économiques: la stratégie macro-économique du gestionnaire de réseau est dictée par la croissance du trafic et ses effets sur la perception des commissions d'accès, ainsi que par le contrôle effectif des coûts de maintenance et d'extension du réseau.

Risques à fort impact sur la notoriété: Ces risques découlent principalement des incidents et accidents de nature ferroviaire, et sont susceptibles à détériorer l'image de l'entreprise auprès des investisseurs comme des partenaires. D'autres risques, liés aux activités du gestionnaire de réseau (y compris en dehors du domaine ferroviaire proprement dit), sont par ailleurs identifiés comme pouvant fortement dégrader la notoriété de l'entreprise; ils sont également traités dans cette catégorie (risques d'atteinte à l'environnement par exemple).

Risques liés aux conséquences du changement climatique: les événements climatiques extrêmes sont déjà visibles sur le réseau et ont une répercussion sur les infrastructures ferroviaires. L'adaptation et la résistance technique des infrastructures ferroviaires sont les nouveaux défis face au dérèglement climatique qui impacte les circulations et la sécurité sur le réseau.

3.3 POLICES D'ASSURANCE

Le département «Risques et assurances» est intégré au Centre de compétences juridiques de la Direction juridique Groupe, pour permettre la mutualisation des achats d'assurance à l'ensemble du GPF.

En matière d'assurances, SNCF est couvert sur le marché pour les risques majeurs mettant en cause sa responsabilité civile ou affectant ses biens et dispose d'une couverture pour les pertes d'exploitation résultant d'un dommage à ses biens ou à l'infrastructure ferroviaire.

Au sein de la direction juridique Groupe, dans le centre de compétences juridiques regroupant les fonctions partagées, le département Risques et Assurances est en charge de la politique d'assurance avec un objectif d'optimisation de la couverture assurance au niveau du Groupe grâce à la mutualisation entre la SNCF, ses EPIC et ses filiales permettant d'améliorer les garanties et de bénéficier de conditions tarifaires compétitives.

La volonté de mieux maîtriser les coûts d'assurance tout en améliorant les garanties, a conduit le Groupe à mutualiser ses achats d'assurance au bénéfice des composantes du nouveau Groupe public ferroviaire (GPF). Les programmes d'assurances Groupe ont ainsi été élargis à toutes les entités structurées dans le cadre de la Réforme Ferroviaire, c'est-à-dire SNCF, SNCF Mobilité, SNCF Réseau et les filiales:

— Le programme «Responsabilité Civile Risques Majeurs» de la SNCF et de ses filiales, renouvelé par appel d'offres, est entré en vigueur le 1^{er} octobre 2014 pour la SNCF et ses filiales et le 1^{er} janvier 2015 pour le GPF structuré dans le cadre de la réforme ferroviaire.

— Le programme «Flotte Automobile» a fait l'objet d'un appel d'offres pour une entrée en vigueur de la nouvelle police au 1^{er} janvier 2015 pour toutes les composantes du GPF.

— Le programme d'assurances «Constructions» de la SNCF et de ses filiales, reconfiguré dans le cadre de la réforme ferroviaire, inclut SNCF Réseau depuis 1^{er} janvier 2015.

— Le programme de «Dommages aux Biens» de la SNCF et de ses filiales en renouvellement pour les années 2015 et 2016, inclut également SNCF Réseau.

Au niveau régional (établissements), 7 pôles interrégionaux assurances dommages (PAD) intégrés aux délégations juridiques territoriales de la direction juridique Groupe, sont chargés pour le compte des EPIC, de la gestion amiable des sinistres et sont les interlocuteurs de principe sur les questions d'assurance.

Une captive de réassurance «SNCF Re» ayant pour finalité de réassurer pour partie les risques de dommages de la SNCF et des filiales, a été créée en 2012. Le transfert de risques ainsi réalisé permet de protéger le résultat de SNCF et de ses filiales avec des couvertures et des franchises adaptées à leurs propres capacités financières et à leurs risques, tout en atténuant les hausses de tarif demandées par les assureurs qui voient leur part de risque potentiel diminuer. A ce titre «SNCF Re» est ou sera amenée à prendre en charge en partie les pertes d'exploitation subies par la SNCF lors du sinistre survenu à Brétigny sur Orge en juillet 2013, les dommages occasionnés au matériel roulant (TGV et TER) lors du sinistre survenu à Denguin en juillet 2014, ainsi que les dommages provoqués par un incendie survenu le 21 août 2015 sur la motrice du TGV DUPLEX 234 à Saint Quentin Fallavier. La captive ne devrait a priori pas couvrir les dommages et les pertes d'exploitation de la LGV EE en raison du sinistre survenu à Eckwersheim en novembre 2015.

4 RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE DE L'ENTREPRISE

4.1 GOUVERNANCE ET PILOTAGE

SNCF Réseau comprend une direction de l'Environnement et du Développement Durable (DEDD) au Secrétariat Général, qui établit la politique RSE, la met en valeur, tant en interne qu'en externe, et accompagne les métiers et les fonctions transverses sur leurs enjeux. Son implication transversale s'étend à tous les sujets à forts impacts sociétaux et environnementaux vis-à-vis des parties prenantes de l'entreprises et déclinés dans ce rapport.

Cette direction s'appuie sur un réseau Métiers et Territoires, qui lui permet de valoriser les réalisations et de mettre en œuvre les engagements. Ce réseau participe au réseau RSE du Groupe Public Ferroviaire.

D'autres informations sur la politique RSE de SNCF Réseau et le pilotage du développement durable sur le site internet : <http://www.sncf-reseau.fr/fr/a-propos/developpement-durable>

4.2 DIALOGUE AVEC LES PARTIES PRENANTES

En tant qu'Établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), SNCF Réseau se place au service des voyageurs, des riverains, des élus, des associations

environnementales, des usagers, de son personnel, de ses fournisseurs, de ses partenaires financiers, etc. L'entreprise entend ainsi rester à l'écoute des attentes de l'ensemble de ses interlocuteurs.

Focus clients

SNCF Réseau entretient d'étroites relations commerciales avec ses clients et développe des collaborations porteuses avec ses partenaires, avec un objectif commun : donner un accès simple, rapide et efficace au réseau ferré national, au bénéfice de tous ses utilisateurs et des besoins de mobilité faiblement carbonée.

Voir aussi la partie activité commerciale (2.2.1) de ce rapport.

Focus fournisseurs

SNCF Réseau s'engage avec ses fournisseurs à développer une politique d'achats responsables qui s'appuie sur une qualification RSE des fournisseurs et sur l'intégration des critères RSE dans les marchés de fournitures, de travaux et de prestations. Elle est fondée sur une amélioration continue des relations avec les fournisseurs dans une optique de partenariat.

SNCF a renouvelé fin 2015 le Label Relations Fournisseur Responsables pour une nouvelle période de 3 ans qui met en avant une véritable démarche de progrès dans les domaines suivants :

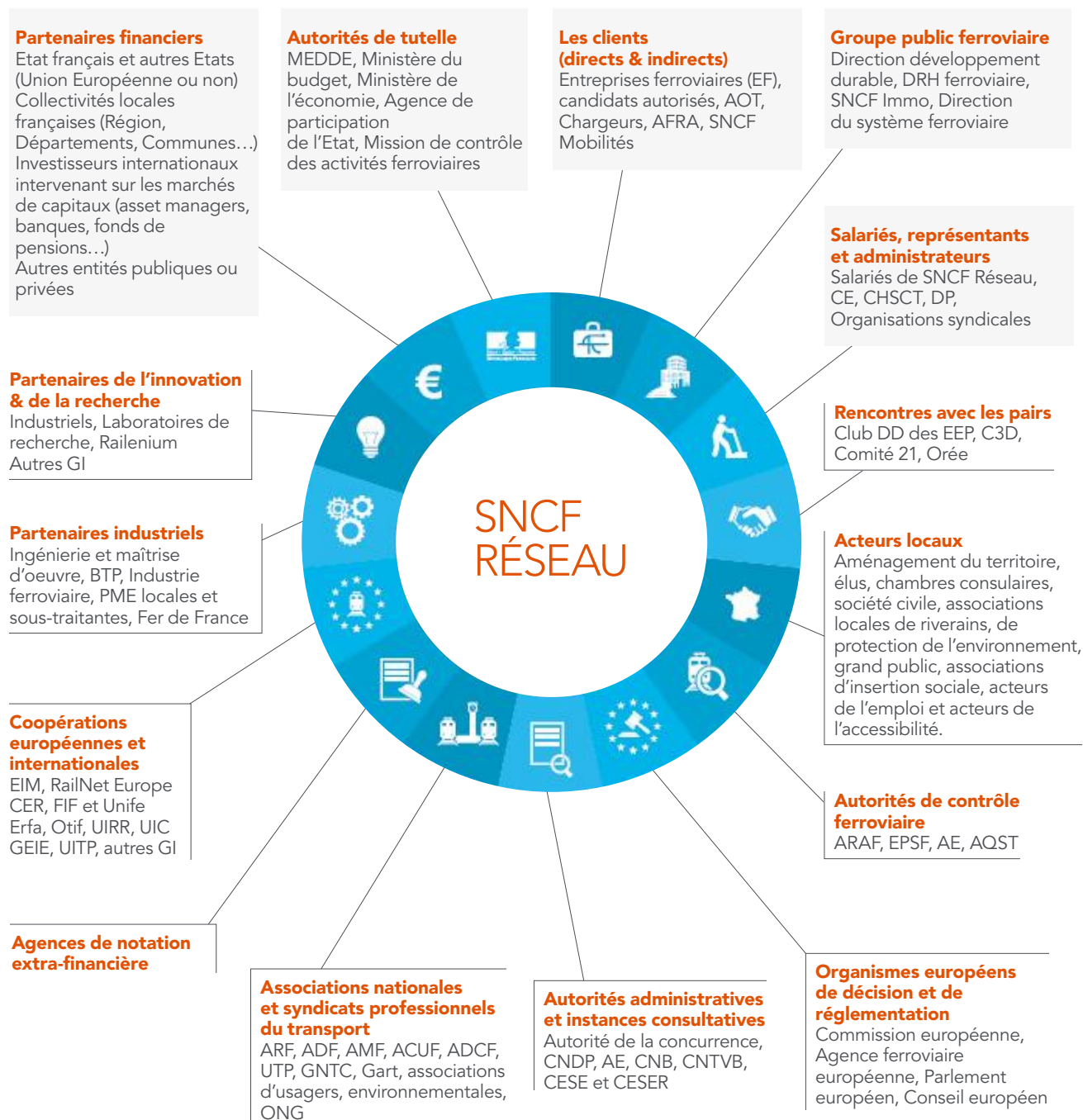
- Le respect des intérêts des fournisseurs et des sous-traitants
- L'impact des achats sur la compétitivité économique
- L'intégration des facteurs environnementaux et sociétaux dans les processus achats
- Les conditions de la qualité de la relation fournisseur/ sous-traitant

INDICATEURS des relations fournisseurs et clients avec SNCF Réseau

	2015
Trafic en train.km (M T.km)	497,8
Trafic fret issu des entreprises ferroviaires autres que Fret SNCF (%)	37
Trafic voyageur issu des entreprises ferroviaires* autres que l'EF SNCF (%)	2,3
Note de satisfaction des clients Entreprises ferroviaires (sur 10)	5,5
Taux de consommation des fenêtres génériques (%)	85,5
Performance RSE fournisseurs SNCF Réseau (note moyenne sur 100 des évaluations Eco-Vadis)	51

*y compris les filiales Thalys et Eurostar

CARTOGRAPHIE DES PARTIES PRENANTES



La cartographie des parties prenantes est disponible sur le site internet. <http://www.sncf-reseau.fr/fr/les-differentes-parties-prenantes>

4.3 LA POLITIQUE RSE DE SNCF RÉSEAU

La politique RSE de SNCF Réseau a été construite tout au long de l'année 2015 en collaboration avec l'ensemble des parties prenantes internes de l'entreprise, en cohérence avec la politique développement durable du GPF, afin d'accompagner le projet d'entreprise Réseau 2020 et le GPMR¹, et enfin pour donner une meilleure lisibilité de nos activités à toutes nos

parties prenantes. Ainsi SNCF Réseau construit les conditions d'une **modernisation responsable** du réseau ferroviaire français.

¹ Grand projet de modernisation du réseau

Quatre enjeux structurent la politique RSE de SNCF Réseau :

UNE MODERNISATION RESPONSABLE



4.3.1 Enjeu n°1 : assurer un haut niveau de sécurité sur le réseau, contribuant à la sécurité du système ferroviaire

S'assurer de la sécurité des circulations et des personnes sur le réseau ferré national au plus haut niveau est un engagement fort de l'entreprise. C'est pourquoi la direction de la Sécurité, Sûreté et des Risques (DSSR) de SNCF Réseau définit et pilote les politiques de sécurité du réseau et se traduit par 3 exigences fondamentales :

— Garantir des conditions d'utilisation de l'infrastructure permettant aux entreprises ferroviaires d'assurer leurs circulations en sécurité ;

— fournir aux opérateurs de transport ferroviaire de manière fiable et adaptée les informations relatives à l'état de l'infrastructure et à ses modalités d'utilisation, ainsi que la documentation d'exploitation,

— s'assurer de la sécurité des usagers, des personnels de l'entreprise ou de ses prestataires, des tiers, des biens transportés et de l'environnement, par la définition et la mise en œuvre des procédés et moyens nécessaires.

D'autres informations sur la politique sécurité de SNCF Réseau disponibles sur internet (<http://www.sncf-reseau.fr/fr/a-propos/missions/securite-maintenance-reseau-ferroviaire>) et la partie sécurité (2.2.2) de ce rapport.

4.3.1.1 Assurer notre production en toute sécurité

Sur les 1500 chantiers de modernisation en 2015, la sécurité est une priorité absolue pour SNCF Réseau. La prévention est au cœur des mesures prises par l'entreprise, l'objectif est de réduire l'accidentologie sur les chantiers de travaux de tous les collaborateurs SNCF Réseau et des personnels des entreprises extérieures.

INDICATEURS	2015
Indice de fréquence des accidents du travail avec arrêt hors trajets	21,2
Nombre de maladies professionnelles déclarées	136
Nombre total de morts des entreprises extérieures travaillant pour SNCF Réseau (nb)	2

Dû à la réforme, l'indicateur Taux de gravité des accidents du travail avec arrêt hors trajets ne peut être indiqué pour 2015.

4.3.1.2 Offrir un réseau sûr aux entreprises ferroviaires

Véritable interface entre de nombreux acteurs internes et externes, la direction Accès au réseau contribue aussi bien au fonctionnement quotidien de l'univers ferroviaire, par le biais de l'allocation des capacités d'infrastructures, qu'à l'élaboration des projets qui dessineront le futur réseau.

INDICATEURS	2015
Nombre d'événements sécurité remarquables (nb)	149
Montant des dépenses d'investissement activées pour le renouvellement et la performance du réseau existant (M€)	2 665
Montant des dépenses d'investissement activées pour la mise en conformité du réseau (M€)	254
Nombre d'actes de malveillance contre les biens et le patrimoine financier SNCF Réseau (nb)	12 867

4.3.1.3 Protéger les tiers des circulations ferroviaires

Si les circulations sur l'ensemble du réseau sont sûres, la sécurité sur certains points réputés dangereux peut encore être améliorée. Les heurts de personnes par train sur les voies, en gares ou en pleine ligne, et les accidents de passages à niveaux représentent les deux causes principales de mortalité sur le réseau.

Grâce à la mise en œuvre d'aménagements structurels, de mises aux normes et au renforcement de la prévention auprès du grand public (journée nationale de sécurité routière aux passages à niveaux) les accidents ont été réduits de moitié aux passages à niveau durant les 10 dernières années.

Intervention en milieu scolaire

SNCF a signé une convention de partenariat avec le ministère de l'Éducation nationale et mène des actions de sensibilisation auprès des jeunes pour prévenir les risques d'accidents et inciter aux bons comportements dans les transports collectifs. Ainsi, SNCF permet à ses salariés nommés Volontaires en Milieu Scolaire (VMS) de porter des messages éducatifs aux plus jeunes sur la sécurité et au respect des règles de citoyenneté dans les écoles primaires, les collèges et les lycées proches d'une zone sensible (voie, PN...). Sur l'année scolaire 2014/2015, près de

245 000 jeunes ont été sensibilisés par 465 VMS dont 88 sont des agents SNCF Réseau, qui ont reçu une formation spécifique pour intervenir dans les classes.

L'accessibilité des personnes à mobilité réduite

SNCF a déposé en 2015, un nouveau schéma directeur national appelé Agenda d'accessibilité programmée (Ad'AP) auprès du ministre des Transports. Il couvre la période 2015-2024 et porte sur la mise en accessibilité de 160 gares nationales pour un montant de 900 millions d'euros. Ce schéma sera complété par 20 nouveaux schémas Ad'AP régionaux qui sont rédigés par les conseils régionaux en leur qualité d'autorité organisatrice du transport ferroviaire régional et par le STIF en Île-de-France.

Pour aller plus loin : <http://www.accessibilite.sncf.com/> et les rapports annuels sur l'accessibilité.

INDICATEURS	2015
Total des Investissements sécurité (M€)	101
Nombre d'accidents de personnes sur le réseau* :	
• Nombre de personnes tuées (hors suicides et tentatives de suicide)	60
• Nombre de personnes blessées graves (hors suicides et tentatives de suicide)	47
• Nombre de suicides	296
Nombre d'intervention en milieu scolaire (nb)	9 879
- dont nombre d'interventions des VMS de SNCF Réseau	1 928
Nombre de jeunes sensibilisés par les VMS SNCF (nb)	244 317
Dépenses d'investissement visant à améliorer l'accessibilité (M€)	131
PN (passages à niveau) inscrits au programme de sécurisation nationale supprimés	6

*Cet indicateur ne prend pas en compte les 11 victimes de l'accident d'Eckwersheim qui n'a pas eu lieu « sur le réseau » mais sur un chantier.

4.3.1.4 Sécuriser nos infrastructures face au changement climatique

Avec des événements climatiques de plus en plus forts et récurrents, les circulations sont perturbées et les infrastructures ferroviaires sont soumises à de fortes contraintes. L'adaptation et la résistance technique de la voie, des installations et équipements électriques, des ouvrages tels que les ponts ferroviaires, etc. sont les nouveaux grands défis de SNCF Réseau pour faire face aux événements climatiques extrêmes.

Leurs effets se manifestent déjà sur l'infrastructure et altèrent la circulation des trains :

- les fortes chaleurs dilatent les rails et les caténaires ;
- les grands froids, gel et givre, risquent de casser le matériel roulant ou les systèmes d'aiguillage ;
- les orages et fortes pluies entraînant des inondations peuvent dégrader les systèmes et installations électroniques des trains ou de signalisation ;
- les vents et les tempêtes sont aujourd'hui les causes de chutes d'arbres sur les voies et pourraient faire tomber demain les poteaux caténaires qui alimentent les trains en électricité, ce qui impacte les circulations et la sécurité sur le réseau.

Afin de réduire la vulnérabilité de l'infrastructure, SNCF Réseau met en place de nouvelles mesures déjà opérationnelles (ex. : réduction de la vitesse en cas de déformation des rails ; tournées de surveillance renforcées, entretien spécifique du réseau...) et travaille sur un Plan de Continuité d'Activité (PCA) traitant du risque majeur d'inondation sur l'ensemble du territoire national.

Plus d'information sur les conséquences du dérèglement climatique sur l'infrastructure (<http://www.sncf-reseau.fr/fr/lutte-contre-le-changement-climatique>).

INDICATEURS

2015

Part des retards des trains en minutes pour cause d'intempéries sur le total des causes imputables à la gestion de l'infrastructure (%) 11,9

4.3.2 Enjeu n°2 : réduire notre empreinte écologique et consolider nos atouts environnementaux

4.3.2.1 Optimiser les ressources et valoriser les matières dans le cadre de la démarche d'économie circulaire.

La gestion de nos consommations des ressources

Le développement économique et démographique exerce des pressions croissantes sur les matières premières, les écosystèmes, les sols, l'air et l'eau. Le renouvellement des éléments constitutifs des infrastructures ferroviaires entraîne un prélèvement des ressources de la planète et génère d'importants volumes de déchets à traiter. Aussi, pour contribuer à préserver ces ressources naturelles, l'entreprise s'attache à optimiser leur utilisation mais aussi à repenser les produits de demain.

Deuxième propriétaire foncier en France, SNCF Réseau est à la tête d'un patrimoine diversifié, d'environ 103 000 ha, réparti sur l'ensemble du territoire. Il est constitué pour l'essentiel d'emprises ferroviaires (97 000 ha) supportant plus de 60 000 km de voies et 4,7 millions de m² de bâtiments mais également d'un patrimoine en sommeil, où l'enjeu est de concilier les projets de développement des territoires avec les besoins ferroviaires futurs. Concernant les lignes inutilisées du réseau, SNCF Réseau met à disposition des emprises contribuant aux projets de développement local (voies vertes, exploitations touristiques, etc.) tout en préservant contractuellement la réversibilité des opérations.

SNCF Réseau met en place une démarche progressive d'actions de réduction de la consommation d'eau : déploiement par étapes de surveillance des consommations, programme d'actions ciblées de recherche et traitement des fuites. Elle adapte son exploitation selon les contraintes locales.

INDICATEURS

2015

Quantité de ressources achetées, par nature :	
- Traverses en bois (unités)	360 000
- Traverses en béton (unités)	616 000
- Rails (tonnes)	159 765
- Ballast (tonnes)	2 260 000
- Cuivre caténaires (tonnes)	2 072
- Papier (tonnes)	1 450
Part des km de lignes fermées faisant l'objet de préservation de l'emprise (%)	59
Consommation d'eau des sites tertiaires et industriels (M m ³)	1,02

Notre engagement pour l'économie circulaire

Passer d'une économie linéaire à une économie circulaire des déchets et de leur recyclage est un enjeu majeur pour l'entreprise. L'objectif est de trouver des solutions innovantes dans lesquelles les déchets et les produits usagés de la voie, réinjectés dans les circuits de création de valeur à travers le recyclage et la valorisation, deviennent de véritables ressources.

Le plan stratégique économie circulaire lié à l'infrastructure est basé sur la sécurisation de l'approvisionnement en matière à l'horizon 2025-2030. Un objectif de valorisation des matières en fin de vie pour le Groupe SNCF a été fixé par la Direction des Achats (400 millions d'euros sur la période 2013-2017).

D'autre part, les établissements de SNCF Réseau mettent en place des mesures telles que la mise en service de plateformes mutualisées pour la gestion des déchets, la valorisation des déchets non dangereux, des opérations de sensibilisation au tri sélectif, la sensibilisation des agents des différents métiers au recyclage.

INDICATEURS	2015
Ventes de matériaux en fin de vie (M€)	33
Quantité totale de déchets dangereux produits hors traverses bois (tonnes)	2 493
Part des rails réemployés (%)	7
Part de rails recyclés (%)	93
Part de ballast réemployé en suite rapide (%)	30 à 50
Volume d'amiante (tonnes) :	
- retiré du patrimoine bâti	673
- retiré des installations ferroviaires (signalisation)	40
Volume de traverses bois valorisées énergétiquement (tonnes)	62 244

4.3.2.2 Minimiser l'empreinte des activités sur l'eau, l'air et les sols, et maîtriser les rejets

La réduction de nos émissions polluantes

Afin de maîtriser les risques environnementaux liés à ses activités industrielles, SNCF Réseau assure un suivi continu de ses installations et sites sensibles (Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE), rénovation du parc des sous-stations, dépollution d'anciennes stations-services).

La politique de l'eau du GPF vise à réduire la pression de l'activité sur la ressource en eau et sur les milieux aquatiques, elle fixe des objectifs de réduction des consommations et de réduction des rejets aqueux en provenance des activités industrielles.

Concernant les émissions de particules fines liées à la combustion des moteurs diesel de nos parcs automobiles et d'engins travaux, un schéma directeur de renouvellement en électrique ou alternatif devrait réduire de façon conséquente les pollutions dans l'air.

INDICATEURS	2015
Investissements alloués à la dépollution des « sites pollués » (k€)*	200
Montants des provisions environnementales globales (M€)	147
Nombre d'incidents environnementaux (nb)	20

*correspondent aux investissements sur le deuxième semestre 2015

4.3.2.3 Faire de chaque collaborateur un acteur contributeur d'une excellence environnementale

L'accompagnement, la sensibilisation et la formation des contributeurs est primordiale pour l'intégration de l'excellence environnementale dans les pratiques métiers.

Mise en œuvre des démarches environnementales

SNCF Réseau est engagé dans une démarche environnementale certifiée pour ses ICPE (sites industriels) et a mis en place un Système de Management Environnemental (SME) adapté pour ses autres établissements qui reprend les principales exigences de la norme ISO 14001. L'objectif est que 100% des établissements disposent d'un SME adapté d'ici fin 2016.

Les démarches d'éco-conception des projets permettent d'associer la composante environnementale dès le démarrage des études du projet et en itérations continues entre technique et environnement, pratique de l'ERC (Eviter, Réduire, Compenser), anticipation des risques et maîtrise des plannings.

INDICATEURS	2015
Pourcentage d'établissements Réseau dotés d'un SME (certifiés ISO 14001 ou avec SME adapté) (%)	13

Des programmes de recherche environnement

Les différents Métiers de SNCF Réseau lancent de vastes programmes d'innovation, de recherche et de développement pour réduire l'empreinte environnementale du Réseau Ferré National.

SNCF Réseau place la recherche et l'innovation au cœur de la politique de développement des infrastructures pour « Concevoir et adapter les infrastructures ferroviaires de demain ». Il s'agit pour l'entreprise de développer des infrastructures ferroviaires modernes, respectueuses de l'environnement, socialement responsables et économiquement viables.

INDICATEURS	2015
Nombre de projets d'études en R&D	99
Nombre de projets d'études en R&D liés à des questions environnementales	27
Montant des investissements en R&D (k€)	11 900
Montant des investissements en R&D liés à des questions environnementales (k€)	1 300

Innovation participative

Avec l'innovation participative, SNCF Réseau permet aux collaborateurs de partager leur créativité et leur esprit d'initiative.

Le réseau SYNAPSES réunit près de 300 experts scientifiques et techniques, afin de mutualiser les connaissances et les compétences, permettre la transversalité des disciplines, des métiers et des branches, hors d'un cadre hiérarchique. Il comprend une formation doctorale en croissance avec quelques 60 thèses en cours, une politique en matière de brevets avec 31 brevets déposés depuis 2014.

Sensibilisation et formation des collaborateurs aux sujets environnementaux

La sensibilisation des collaborateurs de SNCF aux sujets environnementaux et plus largement de développement durable, se fait au travers d'informations régulières et de témoignages dans les journaux internes nationaux et régionaux, et relayées sur les sites intranet de l'entreprise. A l'occasion de la COP21, la sensibilisation interne a été renforcée notamment sur le sujet du climat.

De plus, en 2015, près de 377 agents du GPF ont bénéficié des 63 sessions dans des domaines ciblés comme les bases de l'environnement industriel, les déchets, les SME, les audits environnementaux (selon la norme ISO 14001), les ICPE, les outils informatiques internes dédiés à l'environnement, le droit de l'environnement mais aussi la protection de la nature, la loi sur l'eau, la concertation et une formation spécifique sur le bruit ferroviaire.

INDICATEURS	2015
Nombre d'agents SNCF formés aux sujets environnement (nb)	377
Dont agents de SNCF Réseau (nb)	66
Nombre d'heure de formation aux sujets environnementaux dispensés à l'attention des agents SNCF Réseau (heures)	529

4.3.2.4 Respecter les équilibres des écosystèmes naturels en tant que bien commun

La préservation des milieux naturels

SNCF Réseau est particulièrement concerné par l'enjeu de préservation de la biodiversité car les lignes ferroviaires peuvent modifier la cohérence écologique des écosystèmes et modifier les échanges entre espèces. Toutefois, les voies ferrées peuvent également jouer le rôle de corridors écologiques, couloirs de refuge ou de déplacements pour certaines espèces.

SNCF Réseau prend en compte l'environnement dans les études des projets ferroviaires grâce à un processus itératif de concertation, des spécialistes du domaine, pendant la

conception du projet à des échelles de précision croissante. L'entreprise privilégie en premier lieu l'évitement des impacts sur les milieux naturels dès le début de la conception des projets. L'attention portée à la biodiversité est maintenue dans le cadre des concessions avec des exigences fortes inscrites dans les contrats.

INDICATEURS

2015

Nombre des continuités écologiques des cours d'eau rétablis sur les 110 inscrits à la réglementation	2
--	---

Une politique raisonnée de maîtrise de la végétation de nos abords

Dans ses opérations de maintenance, SNCF Réseau utilise des produits phytosanitaires nécessaires à la maîtrise de la végétation le long des voies ferrées, ainsi que dans le cadre de l'entretien des dépendances vertes. Ces traitements sont en forte interface avec la sécurité et la régularité des circulations d'une part, et la sécurité des déplacements du personnel dans les emprises d'autre part. Néanmoins SNCF Réseau s'engage à être exemplaire dans ses choix d'usages, dans la traçabilité et le professionnalisme de ses applications.

SNCF Réseau recherche et met en œuvre des solutions alternatives visant à limiter l'usage des produits phytosanitaires, telles que la pose de nattes anti-végétation ou de l'éco pâturage. Le Système d'Information Géographique pour la Maîtrise de la végétation (SIGMA), associé à des GPS d'origine agricole adaptés aux moyens de traitement ferroviaires, s'inscrit dans cette démarche. Début 2014, ces dispositifs innovants ont été installés sur les 54 trains et camions désherbeurs dont dispose SNCF Réseau.

INDICATEURS

2015

Part des installations ferroviaires (RFN, Sites) couvertes par des actions de réduction ou de suppression d'usage des produits phytosanitaires (%)	2,9
--	-----

Contribution à la science participative et l'engagement partenarial

En 2015, un partenariat a été signé avec le Museum national d'histoire naturelle (MNHN) afin que la totalité de ses inventaires écologiques soient versés progressivement à l'INPN (Inventaire National du Patrimoine Naturel) et soient donc comptabilisés à partir de 2016.

L'entreprise est membre fondateur du CILB (Club Infrastructures Linéaires et Biodiversité). Cet organisme, qui regroupe plusieurs gestionnaires d'infrastructures linéaires (transport ferroviaire, infrastructures autoroutières et routières, énergies, fluviales), soutient des projets de recherche pour favoriser la protection écologique dans la gestion de leurs réseaux.

L'entreprise collabore également avec France Nature Environnement (FNE) – une fédération qui regroupe plus de 3 000 associations - sur plusieurs thématiques environnementales.

En 2015, SNCF Réseau et la Ligue pour la Protection des Oiseaux (LPO) ont signé une convention-cadre en faveur de la préservation de la biodiversité aux abords des voies qui définit un programme pluriannuel d'actions communes.

INDICATEURS

2015

Nombre de conventions de gestion avec des gestionnaires d'espaces naturels et surface concernée	401 950 ha
---	------------

4.3.2.5 Réduire nos émissions de gaz à effet de serre et améliorer notre efficacité énergétique

Au regard de l'ensemble des modes de transport de marchandises et de personnes à l'échelle du territoire, le réseau ferré est le support d'une mobilité alternative plus durable car moins dépendante des énergies fossiles. En outre, si l'activité offre une alternative intéressante dans le cadre des politiques climatiques, elle ne dispense pas l'entreprise d'œuvrer en faveur d'une meilleure efficacité énergétique et de la diminution de ses propres émissions de GES.

Ainsi, Le Groupe Public Ferroviaire s'est engagé dans une politique Climat pour 2015 (année de la COP 21) en publiant sur la plateforme NAZCA de l'ONU une ambition de réduction des émissions de GES de 20% entre 2014 et 2025 (<http://climateaction.unfccc.int/company/sncf>).

Bilan des émissions GES de SNCF Réseau et du système ferroviaire

Pour atteindre cet objectif, SNCF Réseau a défini des actions à court, moyen et long termes qui commencent d'ores et déjà à être mises en œuvre :

- programme d'éco-conduite des voitures de services et des engins travaux
- programme d'économies d'énergie
- système « start and stop » pour les locomotives thermiques de SNCF Réseau,
- mise en service de nouveaux matériels plus performants,
- économie circulaire et écoconception.

Voir le bilan d'émission de GES réglementaire (<http://www.sncf.com/fr/rse/bilan-carbone>).

INDICATEURS

2015

Émissions de GES totales du Groupe Public Ferroviaire SNCF (scope1+2) (kt éqCO ₂)	1 056
Émissions de GES totales de SNCF Réseau (scope1+2) (kt éqCO ₂)	154
Émissions de GES évitées grâce au système ferroviaire (kt éqCO ₂)	9 872

Contribution à la transition énergétique

SNCF Immobilier a lancé en 2014 un programme d'efficacité énergétique dont l'objectif principal est de réduire de 20% la consommation d'énergie de son parc immobilier (25 500 bâtiments tertiaires et industriels et 3 000 gares SNCF) entre 2012 et 2022. Ce programme vise également à développer les énergies renouvelables au profit du « verdissement » du mix énergétique dont la part devrait atteindre 24% en 2022.

Un schéma directeur des engins travaux et véhicules de services 2014-2025 a été établi permettant le renouvellement progressif des moteurs thermiques par des moteurs à moindre impact environnemental dont des moteurs électriques.

INDICATEURS

2015

Consommation d'électricité propre du réseau ferroviaire (GWh)	770
Part des trains circulant en traction électrique toutes EF confondues (%)	76,9
Consommation d'énergie des bâtiments des sites tertiaires et industriels :	
- électricité (GWh)	86,5
- gaz (GWh)	33,5
Consommation du carburant du parc auto (M L)	19,1
Consommations du carburant pour les engins travaux et locomotives (M L)	11,6

4.3.3 Enjeu n°3: améliorer la performance sociale

Cette partie vient compléter la partie 2.6 plus haut dans ce rapport.

4.3.3.1 Développer le capital humain grâce à une politique de l'emploi pérenne

Effectifs

54 000 collaborateurs répartis dans 4 grands Métiers constituent les forces vives de SNCF Réseau. 11 Directions Territoriales et une Direction Générale Ile-de-France, et 72 établissements offrent une réponse de proximité pour garantir la sécurité et la qualité de l'infrastructure ferroviaire.

L'activité de SNCF Réseau nécessite une présence permanente sur certains sites donc des régimes de travail en horaires décalés (dont nuit et week-end). La Direction des ressources humaines porte une attention particulière aux personnels de ces régimes.

Mobilité

En 2014, les sociétés du groupe ont signé la charte « Mobilité groupe » pour favoriser entre elles les passerelles et parcours professionnels.

La mobilité s'inscrit dès le recrutement à SNCF Réseau avec des dispositifs incitatifs pour améliorer l'adéquation entre besoins et compétences. Ainsi l'importance de la charge de travaux nécessite d'utiliser les ressources humaines de façon ponctuelle en favorisant la mobilité géographique.

De ce fait SNCF Réseau a développé le recours aux services des Espaces Initiatives Mobilité (EIM) pour accompagner les agents sur des nouveaux postes.

SNCF Réseau s'inscrit également dans une démarche de solidarité dans le GPF :

— SNCF Réseau poursuivra le développement des formations pré-qualifiantes mises en place vers ses métiers stratégiques dans une logique de reconversion des femmes et des hommes de SNCF Mobilités ou de l'EPIC de tête intéressés par le riche panel de métiers proposés par SNCF Réseau.

— Une collaboration dynamique sera mise en place avec les EIM pour promouvoir les métiers du Réseau et accompagner et former les candidats volontaires.

Rémunération

La maîtrise de la masse salariale est un des leviers qui doit permettre à SNCF Réseau de limiter l'impact des charges de personnel dans le coût du sillon fourni à nos clients.

Depuis 2007, l'entreprise a cherché à contenir le niveau des mesures générales accordées tout en apportant une attention particulière aux salariés pour lesquels l'évolution de la rémunération présenterait des aspects critiques: par le déclenchement de l'ICM pour les bas salaires (< SMIC) et le déclenchement de la GIPAC (garantie individuelle du pouvoir d'achat des cheminots) pour chaque cheminot dont l'évolution de la rémunération brute principale serait inférieure à celle de l'inflation calculée sur une période de 4 ans.

Le 9 juillet 2015, pour la première fois à SNCF, un accord d'intéressement au bénéfice des salariés a été signé avec certaines organisations syndicales. Grâce à cet accord, dès juin 2016, les salariés des deux Epic percevront une prime, sous réserve que les objectifs de performance de l'année 2015 soient tenus.

INDICATEURS

2015

Nombre total de salariés (situation au 31 décembre) hors alternants et contrats aidés				54 118
Répartition des agents par collèges (Cadres supérieurs/ Cadres/ Maîtrise/ Exécution)	CS 547	C 13358	M 20581	E 19632
Répartition des agents géographique (IDF/Province)		IDF 16421		Province 37697
Répartition des agents par type de contrat (CDI/CDD/alternants, contrats aidés)	CDI 53902	CDD 216	Alt 2170	CA 2246
Effectif total par tranche d'âge (de 5 en 5)				
- moins de 26				2 811
- de 26 à 30				6 564
- de 31 à 35				7 013
- de 36 à 40				7 211
- de 41 à 45				8 130
- de 46 à 50				6 808
- de 51 à 55				8 366
- 55 et plus				7 215
Nombre total de recrutements (nb de CDI)				2 259
- dont Cadre permanent ou statut cheminot (nb)				1 775
- dont Contractuel (nb)				479
Nombre d'alternants recrutés en CDI (nb)				391
Nombre total de licenciements (nb de CDI)				181
Part des salariés selon les régimes de travail (A pour régime de bureau et B+C pour régimes en horaires décalés dont WE et nuit)		A 8 144		B+C 45 974
Charges de personnels (M€)				3 402
CMA : Coût Moyen Agent (situation au 31 décembre) (€)				60 603
Montant total des 10 plus hautes rémunérations (M€)				2,7
Taux d'absentéisme pour maladie (%)				3,8
Nombre de jours d'absence par agent (nb)				9,4

Gestion des emplois et des compétences

En 2016, la négociation de l'accord sur la Gestion prévisionnelle des Emplois et des Compétences démontrera la volonté de l'entreprise à accélérer sa volonté de s'adapter aux évolutions technologiques et sociétales qui transformeront ses métiers.

Des évolutions sont déjà engagées dans les différents métiers qui impactent significativement les effectifs en quantité et en qualité. Le défi de la performance économique sera de poursuivre la conduite de la réalisation des projets d'investissement en lignes nouvelles ou sur le réseau exploité, en optimisant les coûts et en garantissant la qualité et la sécurité.

L'évolution des métiers modifie les formations de base des opérateurs, qui sont refondues et qui intègrent de nouveaux outils digitaux.

4.3.3.2 Favoriser l'accès des femmes à tous les emplois et lutter contre les discriminations

Promouvoir la mixité

Riche de ses métiers techniques, SNCF Réseau s'inscrit aussi dans une volonté de plus forte parité hommes/femmes et veut

faire progresser le taux de féminisation de ses équipes qui reste encore très nettement insuffisant. Un plan d'action est mis en place afin de le faire progresser.

Le 10 juillet 2015, un accord unanime pour favoriser la mixité et l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes dans l'entreprise a été signé avec trois organisations syndicales. Signé pour une période de quatre ans (2015-2018), cet accord comporte quatre axes d'action : l'accroissement de la féminisation de l'entreprise, la garantie de règles équitables dans les parcours professionnels, la lutte contre toutes les formes de sexisme et des actions en faveur de l'équilibre entre vie professionnelle et vie personnelle.

Associé à l'obtention du label Afnor Égalité professionnelle en 2014 (pour trois ans), aux nombreuses initiatives du réseau « SNCF au féminin » et à des actions telles que « La semaine de la mixité », cet accord illustre la volonté de l'entreprise de poursuivre crescendo sa transformation en tant qu'acteur social innovant et responsable. Son ambition : le développement d'une culture fondée sur des valeurs d'égalité et d'équité entre femmes et hommes, dès leur recrutement et tout au long de leur parcours professionnel.

INDICATEURS

	2015			
Part des femmes dans l'effectif global et par collèges (Cadres supérieurs/ Cadres/ Maîtrise/ Exécution) (%)	CS	C	M	E
	15,0	18,6	12,4	7,1
Part des hommes dans l'effectif global et par collèges (Cadres supérieurs/ Cadres/ Maîtrise/ Exécution) (%)	CS	C	M	E
	85,0	81,4	87,6	92,9
Pourcentage de recrutement féminin (%)				13,8
Pourcentage de recrutement masculin (%)				86,2
Part des femmes cadres recrutées chez Réseau (%)				35,1
Part des femmes au sein des organes de gouvernances (%)				45,8
Part de femmes sur poste de management opérationnel (DET, DT) (%)				8,3

Lutte contre les discriminations

SNCF a remporté le 5 novembre 2015 les Trophées de la diversité dans la catégorie « management de la diversité » pour son kit de sensibilisation diffusé aux managers en avril dernier. L'entreprise réaffirme son ambition de poursuivre son engagement en faveur de sa politique globale de Diversité.

L'année 2015 est la première année du 7ème Accord d'Entreprise 2015-2017 en faveur de l'Emploi des Travailleurs Handicapés.

Les engagements clés de l'accord pour la période 2015-2017 :

- 300 recrutements de personnes en situation de handicap ;
- 75 alternants en situation de handicaps recrutés au sein du nouveau dispositif HANTRAIN ;
- 100 alternants en situation de handicap accueillis sur tous types de diplômes ;
- 300 stagiaires en situation de handicap accueillis sur la durée de l'accord.

La mise en place de la mission handicap à SNCF Réseau le 1^{er} juillet 2015 résulte des responsabilités employeur de l'EPIC et crée de nouvelles attentes. Une vigilance particulière a été mise en place dans les domaines suivant :

- Maintien de l'emploi : Accompagner les agents pour faire leur demande de RQTH (Reconnaissance de la qualité des travailleurs handicapés) auprès de la MDPH (Maison départementale des personnes handicapées) ;

- Achats au secteur protégé : *développé dans la partie 4 « Territoires » avec les achats solidaires.*

- Recrutement : Permettre un traitement optimum des candidatures TH ; développer le dispositif Hantrain ; mettre en place de nouvelles formations en fonction des besoins.

Contrat de génération et transmission des compétences à SNCF Réseau

Dans un contexte de très fort renouvellement des ressources humaines, actuel et à venir dans les 2 ans, SNCF Réseau a établi des préconisations de formation et de mise en place de référents pour accompagner l'intégration des nouveaux embauchés dans les établissements.

Un dispositif dit de monitorat, ayant comme objet de renforcer les établissements d'Île-de-France par des salariés expérimentés venant d'autres structures a été mis en place.

INDICATEURS

	2015
Nombre de travailleurs handicapés (nb)	2 069
Taux d'emploi des travailleurs handicapés (%)	3,63

4.3.3.3 Garantir le bien-être au travail de chacun

Qualité de vie au travail (QVT)

Dans son programme Mieux Vivre au Travail pour l'amélioration de la qualité de vie au travail et la gestion du stress, SNCF propose un plan en plusieurs volets avec comme objectifs la détection des situations à risques par le suivi d'indicateurs (taux d'absentéisme, fréquence et gravité des accidents du travail).

Depuis sa mise en place en 2009, plus de 200 diagnostics « qualité de vie au travail » ont été expérimentés dans les établissements, suivis de plan d'actions correctives. Ces diagnostics ont permis d'identifier les points à travailler pour améliorer la qualité de vie au sein des équipes.

Baromètre Allure

ALLURE est la démarche d'écoute des collaborateurs de SNCF Réseau. Elle fournit aux établissements et aux directions un outil de mesure au service du pilotage participatif de la performance managériale et sociale.

Cette enquête interne permet aux managers et aux acteurs RH de mieux comprendre la perception et le ressenti qu'ont les membres des équipes de travail à travers le niveau de satisfaction des agents sur 4 dimensions de la performance managériale et sociale : implication, qualité de vie, compétences, management et confiance.

Allure permet d'objectiver les points forts et les difficultés ressenties. Il mesure les progrès réalisés entre deux écoutes et constitue une démarche participative au service du dialogue et de la confiance.

SNCF Réseau active cette écoute de tous les salariés sur un cycle de 2 ans, garantissant l'anonymat des réponses et des restitutions annuelles.

En 2015, une première vague a été réalisée avec un taux de participation de 51%. La seconde vague, quant à elle, a connu un taux de participation de 57%. Des plans d'actions sont en cours.

La prévention des risques psycho-sociaux

Dans son Programme Annuel de Prévention des risques professionnels et d'Amélioration des Conditions de Travail (PAPACT), les managers de 3 EPIC utilisent une grille d'Évaluation des RPS-QVT à l'usage des managers qui permet la mise en place éventuelle de plan d'actions. Elle permet d'étudier le mode de fonctionnement de la structure et mettre en parallèle une analyse de la santé et de la sécurité des salariés.

4.3.3.4 Aménagement du temps de travail

Fin de carrière

Pour faciliter la transition entre activité et retraite, il est proposé aux agents en fin de carrière la possibilité d'aménager leur temps de travail, sous la forme d'une cessation progressive d'activité (CPA), fixe ou dégressive, pouvant aller de 1 à 3 ans (avec une durée du travail de 50 à 80% du temps complet). En outre, un sous-compte fin d'activité du compte épargne temps (CET) leur permet de cumuler jusqu'à deux cent cinquante jours afin de quitter l'entreprise plus tôt.

Le mécénat de compétences, ouvert à tous les salariés, propose aux salariés seniors de préparer une retraite active dans le cadre du bénévolat (Fondation SNCF).

Temps partiel

Suite à la signature de l'accord collectif relatif au temps partiel, les salariés de SNCF Réseau ont la possibilité de réduire leur durée de travail hebdomadaire. Cette réduction peut être de 50 à 91,4% du régime de travail, permettant ainsi de se consacrer à un projet personnel ou professionnel.

L'accord mixité prévoit une approche de soutien dans l'équilibre vie professionnelle et vie privée, et peut donner des suites favorables de temps partiels exprimée pour le père ou la mère.

INDICATEURS

2015

Part des temps partiel dans l'effectif (%)

5,8

Télétravail

Le télétravail est mis en œuvre au sein de l'entreprise dans le cadre du télétravail alterné : la personne exerce son activité salariée alternativement à domicile et dans les locaux de l'entreprise.

Le télétravail correspond à une demande sociétale et favorise l'équilibre vie privée/professionnelle. Il contribue ainsi à réduire le stress et à mobiliser les énergies vers les objectifs de l'entreprise

SNCF Réseau active ce levier notamment dans le cadre de déménagement du lieu de travail pouvant rallonger les temps de trajet pour le personnel et examine toutes les demandes exprimées.

INDICATEURS

2015

Nombre de salariés en télétravail (nb)

507

Politique de formation

La formation professionnelle constitue un levier majeur de la stratégie de développement de l'entreprise. Près de **6 % de la masse salariale** y sont consacrés chaque année. Le maintien et l'évolution des compétences des agents se sont inscrit dans le nouvel environnement organisationnel et réglementaire : création de SNCF Réseau, application d'un nouvel arrêté aptitude et mise en œuvre de la nouvelle loi sur la formation.

— M&T a continué le développement de nouvelles méthodes pédagogiques, en mobilisant tous les acteurs de la formation pour former et développer différents modes d'apprentissage et les adapter à la nouvelle génération d'agents recrutés par SNCF Réseau. 2015 a contribué à renforcer le management technique en pérennisant les compétences fondamentales des agents et dirigeants, sur les métiers les plus stratégiques de la maintenance.

— Sur le métier circulation la Convention Sécurité du 3 février 2015 a constitué le lancement de la démarche « Excellence Sécurité » au sein du Groupe Public Ferroviaire. Elle porte sur six axes :

- Développer un comportement «Proactif»
- Installer un système d'analyse par les «Risques»
- Maîtriser les interfaces entre les entités et jusqu'aux établissements
- Simplifier autant que nécessaire les procédures et la documentation mis à disposition de chaque agent
- Créer les conditions Managériales pour que chaque agent s'implique personnellement
- Disposer d'outils et d'équipements à la pointe du digital et de l'innovation

La politique alternance 2015 a alimenté les compétences dans l'ensemble des collèges. Les formations préparées se sont réparties depuis le bac pro, le BTS, la licence, mais également les diplômes d'ingénieurs (CNAM, CESI...).

Pour atteindre ses ambitions, l'investissement consenti en formation continue est donc resté à un niveau élevé en 2015. Il s'est réalisé en cohérence avec les engagements de l'accord formation, du contrat de génération, de l'accord diversité et de l'égalité professionnelle entre les hommes et les femmes et de la mixité.

INDICATEURS	2015
Nombre d'heures de formation réalisées dans l'année (h)	2 552
Part de la masse salariale dédiée à la formation (%)	6,8

Le comportement éthique

La direction de l'Ethique SNCF définit la politique pour le Groupe afin d'apporter un éclairage sur les questions d'éthique. Il a été remis à chacun des collaborateurs de SNCF Réseau un guide de sensibilisation sur les conflits d'intérêt. Il propose plusieurs recommandations afin d'adopter un comportement adéquat en cas de conflit d'intérêt, notamment en terme de transparence. En cas de doute ou de questionnement, les collaborateurs peuvent se référer à un responsable déontologie via une adresse mail dédiée.

Relations sociales

L'EPIC SNCF « assure la conduite des relations sociales au niveau du Groupe public ferroviaire, notamment pour ce qui concerne la négociation sociale et l'animation des instances représentatives du personnel relevant du Groupe public ferroviaire » (loi du 4 août 2015). Au premier rang de ces IRP figure le Comité central du GPF.

Depuis le 10 mars 2015, les négociations entre la direction et les organisations syndicales représentatives du groupe public ferroviaire s'attachent à construire un cadre contractuel commun, en accord avec la loi du 4 août 2014. Ces démarches s'inscrivent dans le respect de la liberté d'association et du droit de négociation collective prévues dans les normes internationales et européennes telles que les conventions de l'Organisation Internationale du Travail, les principes du Pacte mondial des Nations Unies et la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen.

Harmonisation et équité pour l'ensemble des personnels sont les principes fondateurs de ces accords pour garantir l'unité sociale au sein du groupe pour l'ensemble des salariés SNCF, qu'ils soient statutaires ou contractuels.

En 2015, 22 accords ont été signés au niveau du GPF, dont quelques-uns sont décrits plus haut.

INDICATEURS	2015
Nombre d'accords dans l'année (nb)	22
Nombre de préavis déposés par les IRP (nb)	199

4.3.4 Enjeu n°4: renforcer notre implication territoriale

Sécurité du réseau ferroviaire, offre performante de services de transports, accès aux territoires, développement économique et social, rôle des collectivités, accessibilité... Autant de problématiques liées à la mobilité durable des biens et des personnes sur le réseau ferroviaire national. Pour y répondre, SNCF Réseau met en place des actions concrètes et innovantes, avec la participation de l'ensemble de ses parties prenantes.

Depuis le 1^{er} janvier, l'Autorité environnementale (AE) du CGEDD (Conseil général de l'environnement et du développement durable) a rendu 92 décisions sur des cas par cas et 62 avis sur des études d'impact ont été publiés. SNCF Réseau représente l'un des principaux interlocuteurs de cette instance. Créée en 2009, l'AE a comme rôle de :

- prendre la décision de soumettre ou non un projet d'investissement à la réalisation d'une étude d'impact, en application de la procédure d'examen au cas par cas;

- à émettre un avis extérieur sur tous les dossiers d'études d'impacts des projets d'investissement, avis mis en ligne sur Internet et joint au dossier d'enquête publique.

INDICATEURS	2015
Nombre d'avis sur étude d'impact émis par l'Autorité environnementale (AE)	9
Nombre de cas par cas déposé auprès de l'AE (nb)	11
Nombre de cas par cas ayant conduit à une décision de ne pas faire une étude d'impact (nb)	10
Montant des dépenses d'investissement activées par les grands projets de développement (M€)	2 337
Montant des dépenses d'investissement activées par les projets régionaux de développement (M€)	619

4.3.4.1 Inscrire le dialogue territorial au cœur de nos pratiques
Implanté sur l'ensemble du territoire français, l'entreprise met en place des actions de concertation et de proximité en direction des citoyens, des collectivités et des personnes en difficulté.

La concertation, une volonté de dialogue

Depuis plus de 15 ans, SNCF Réseau met en place une politique de concertation et de participation du public autour de trois piliers clés: la prise en compte des besoins du territoire, la performance économique et publique, et la préservation de l'environnement. Cette démarche de dialogue et d'écoute est mise en œuvre pour chacun des projets développés par l'entreprise.

SNCF Réseau a acquis un véritable savoir-faire en matière de concertation. A l'impulsion donnée par le législateur, se sont ajoutées des démarches innovantes et volontaristes, mises en œuvre dès 1997. Depuis, SNCF Réseau a développé une véritable culture du dialogue avec les parties prenantes et le grand public.

L'entreprise a adopté une charte de la conduite de la concertation en 2011 et de nouvelles modalités de dialogue ont été expérimentées au-delà des projets de lignes nouvelles.

Cette démarche participative a permis au management des projets et aux ressources humaines de SNCF Réseau d'intégrer la concertation à de nombreux secteurs de l'entreprise, en fonction des enjeux du territoire.

Plus d'information sur la Concertation et voir la Carte des concertations annuelle (<http://www.sncf-reseau.fr/fr/la-concertation-0>).

INDICATEURS	2015
Nombre de concertations (nb)	26
Nombre de concertations volontaires (nb)	14
Nombre de partenariats avec des associations nationales et locales en matière de développement durable (nb)	111

4.3.4.2 Contribuer activement au développement économique et social des territoires, à travers l'achat solidaire et les PME

Achats responsables et solidaires

SNCF Réseau impulse le développement local par la mise en œuvre d'une politique d'achat favorable aux PME. En 2015, de 25% à 30% des achats SNCF Réseau s'est effectué auprès de PME locales. De plus, l'entreprise accorde une part importante aux achats solidaires qu'elle effectue par différentes démarches: des ateliers et chantiers d'insertion (ACI), auprès du secteur du travail, protégé et adapté (Handicap, EA, ESAT), auprès d'entreprise d'insertion (EI), associations intermédiaires (AI) et ETTI. Des clauses sociales sont demandées dans les marchés de travaux pour développer l'égalité des chances par l'emploi aidé dans les régions sensibles.

Pour appuyer son engagement solidaire et en partenariat avec les collectivités locales, SNCF Réseau concède un certain nombre de surfaces qui permettront notamment la construction de logements sociaux.

INDICATEURS	2015
Montant des achats solidaires (directs et indirects) SNCF Réseau (M€)	3,9
Equivalent en nombre d'emplois obtenu par le secteur protégé et adapté (EE)	38
Nombre de chantiers d'insertion (nb)	35
Nombre de contrats aidés générés par les chantiers d'insertion (nb)	288
Nombre d'heures en insertion sociale réalisées par des clauses sociales (h)	51 316
Surfaces cédées dans l'année (hectares)	
- dont surfaces cédées pour la création de logements (hectares)	107 15
Nombre de logements créés (nb)	950
- dont nombre de logements sociaux créés (nb)	600

Fondation SNCF

La Fondation SNCF organise sa mission de soutien de l'intérêt général autour de trois thématiques majeures: l'éducation, la culture et la solidarité. La Fondation SNCF propose également le mécénat de compétences. Ce dernier consiste pour un salarié à mettre son savoir-faire à disposition d'une association sur son temps de travail, et ce jusqu'à dix jours par an. A ce titre, près de 200 salariés de SNCF Réseau ont ainsi mis leurs compétences au service d'associations. www.fondation-sncf.org/.

INDICATEURS	2015
Versement de SNCF Réseau à la Fondation SNCF (k€)	500
Nombre de projets soutenus par la Fondation SNCF (nb)	800
Nombre de collaborateurs SNCF Réseau ayant participé au mécénat de compétences (nb)	245

Plus d'information sur l'ancrage territorial de SNCF Réseau (<http://www.sncf-reseau.fr/fr/a-propos/developpement-durable/mobilite-durable/ancrage-territorial>).

4.3.4.3 Prévenir et réduire le bruit ferroviaire

Pour réduire les nuisances sonores, SNCF Réseau mène des actions sur le réseau ferroviaire existant, et dans le cadre de la modernisation du réseau et le développement de nouvelles lignes. La dimension acoustique est ainsi prise en compte dès le début des projets afin d'éviter le risque de gêne et le réduire le cas échéant. La réduction de l'émission sonore nécessite donc des actions, parfois combinées, sur le matériel roulant, sur l'infrastructure, sur la voie et sur l'exploitation.

Les Points Noirs du Bruit (PNB) ferroviaire

Une politique nationale de résorption des PNB ferroviaires a été mise en place depuis plusieurs années par l'État, en lien avec SNCF Réseau et ses partenaires. Ce dispositif consiste à recenser les situations les plus critiques et à mettre en œuvre des opérations de traitement permettant de les résorber. Quelque 58 000 bâtiments et 500 000 habitants sont potentiellement concernés. Et des investissements importants y ont été consacrés depuis 2008 (140M€)

Par ailleurs, l'entreprise s'implique dans des programmes d'innovation et de recherche aux niveaux national et européen (coopération avec la DB Netze).

Nuisances sonores sur les chantiers ferroviaires

Lors de chantiers ferroviaires, SNCF Réseau veille à limiter les nuisances acoustiques liées aux différentes phases de travaux et à l'utilisation d'engins de chantier agréés et respectant les normes de bruit. Les riverains sont systématiquement informés sur la nature du chantier, sa durée prévisible, les nuisances sonores attendues ainsi que les mesures prises pour les limiter.

Plus d'informations sur les actions de réductions du bruit ferroviaire (<http://www.sncf-reseau.fr/fr/prevenir-et-reduire-le-bruit-ferroviaire-pour-un-cadre-de-vie-preserve>).

4.4 MÉTHODOLOGIE DU REPORTING EXTRA FINANCIER

La démarche de reporting social, sociétal et environnemental de SNCF Réseau repose sur l'obligation de reporting prévu par les articles L. 225-102-1 et R. 225-104 à R. 225-105 du code de commerce français. Elle s'inspire des normes et standards internationaux, notamment :

- Les principes de transparence de la Global Reporting Initiative (GRI), que SNCF Réseau utilise comme cadre de reporting depuis son rapport développement durable 2009 (à l'époque RFF);
- La norme ISO 26000 relative à la Responsabilité Sociétale des Organisations.

La gouvernance du reporting, le processus, le calendrier et les spécificités de méthodologie de certains indicateurs sont expliqués dans une note de méthodologie disponible en ligne (<http://www.sncf-reseau.fr/fr/a-propos/developpement-durable/gouvernance-du-developpement-durable/rapports-indicateurs>) et repose sur la construction d'un Protocole de reporting extra-financier qui n'est pas publié à ce jour mais référencé en interne à l'entreprise.

Dû à la réforme ferroviaire qui implique des changements de périmètre, l'année de référence de ce reporting est l'année 2015. SNCF Réseau publiera un rapport de développement durable mi 2016.

Le Tableau de synthèse des indicateurs est disponible en ligne (<http://www.sncf-reseau.fr/fr/a-propos/developpement-durable/gouvernance-du-developpement-durable/rapports-indicateurs>).

INDICATEURS	2015
Investissements consacrés à la résorption PNB hors projets de développement et de modernisation (M€)	8,8
Nombre de logement PNB traités	2 405
Population ayant bénéficiée d'un traitement PNB (nombre de personnes)	5 550